11
86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Mukran-Klaipeda





Umgesehen in Mukran

Vor wenigen Wochen, am 2. Oktober 1986, konnte mit der feierlichen Inbetriebnahme der Eisenbahn-Fährverbindung zwischen Mukran und Klaipeda eine bemerkenswerte und zugleich erfolgreiche Bilanz gezogen werden: Nach einer Bauzeit von nur vier Jahren entstanden in Mukran und Klaipeda leistungsfähige Fährhäfen.
Die neue Fährlinie wird den dynamisch und ständig schneller wachsenden Außenhandelsbeziehungen zwischen der UdSSR und der DDR mit dem endgültigen Ausbau Ende der 80er Jahre voll gerecht. Ab 1990 sollen es über fünf Millionen Tonnen Güter sein, die dann von sechs leistungsfähigen Fährschiffen auf der 506 km langen Route transportiert werden.

1 Ein Blick auf und in das neue Fährschiff „MUKRAN". 42 Besatzungsmitglieder werden stets an Bord sein. Für sie sind Kabinen vorhanden. Außerdem können 12 weitere Personen untergebracht werden.

2 Auf Breitspur umgebaute Lokomotiven der Baureihen 105/106 übernehmen die Rangierarbeiten und werden ausschließlich in Doppeltraktion eingesetzt.

3 Obwohl die meisten Güter mit moderner und leistungsfähiger Technik auf regelspurige Wagen umgeschlagen werden, gibt es auch Güterwagen, die man in Mukran umspurt. Auf dem Foto sind die Umspurradsätze deutlich zu erkennen.

4 Für die Umspurarbeiten ist eine Halle vorhanden. Gut zu sehen sind hier vor dem Drehgestell des SŽD-Wagens die vierschienigen Gleisanlagen (Außenschienen 1524-mm-Spur, Innenschienen 1435-mm-Spur).

Fotos: ZBDR, K.-E. Zimmer, Berlin

1



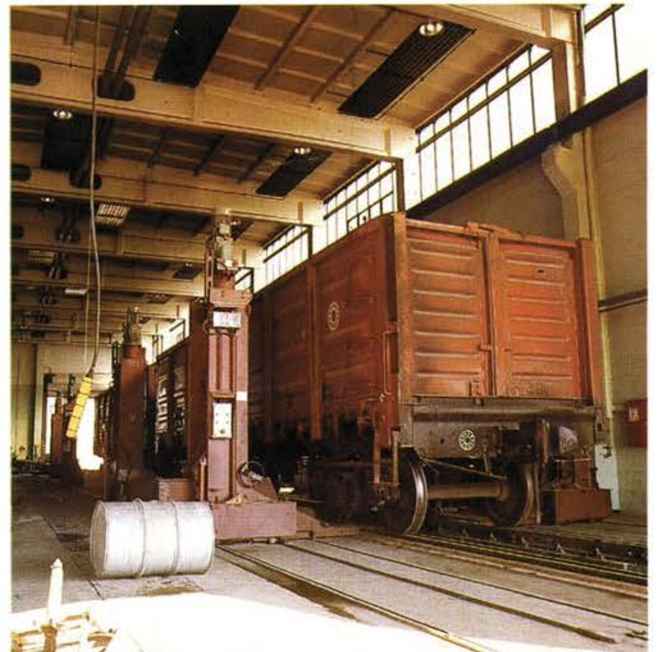
2



3



4



modell eisenbahner **inhalt** **11/86**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbilder
Das Fährschiff „Mukran" hat im gleichnamigen Fährhafen angelegt. Noch wird hier viel gebaut, doch seit dem 2. Oktober 1986 besteht nun planmäßiger Trajektverkehr von und nach Klaipeda.
Bild unten: Breitspurige Lokomotiven der Baureihen 105/106 rangieren stets in Doppeltraktion.
Mehr über die neue Fährverbindung auf nebenstehender Seite sowie auf den Seiten 3 bis 6 dieser Ausgabe.
Fotos: ZBDR, K.-E. Zimmer, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

P 173/86
Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 22. 10. 1986
Geplante Auslieferung: 24. 11. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 12/86: 23. 12. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben ...

Fahrzeug-Ausstellung in Plauen

Zum 27. Plauener Spitzenfest haben die Eisenbahner des Dienstortes Plauen der Deutschen Reichsbahn mit Unterstützung des Verkehrsmuseums Dresden, der Reichsbahndirektion Dresden sowie örtlicher Eisenbahndienststellen, u. a. des Bahnbetriebswerkes Reichenbach (Vogtl.), eine Triebfahrzeug- und Wagenausstellung im oberen Bahnhof von Plauen organisiert. Sie fand am 21. und 22. Juni 1986 bei 6300 Besuchern großen Anklang. Zur Eröffnung der Ausstellung war der Oberbürgermeister der Stadt anwesend. Sehr viele Besucher aus Plauen und Umgebung zollten der Mühe ihre Anerkennung. Ein oftmals geäußerter Wunsch der Plauener ging in Erfüllung.
Sechs Triebfahrzeuge waren ausgestellt: die 01 137 aus Dresden, 38 205 aus Karl-Marx-Stadt, 44 1093 aus Sangerhausen, 58 3047 aus Glauchau, 86 001 aus Aue (Sachs.) und die 250 026 vom Bahnbetriebswerk Reichenbach. Bis Plauen fahren bekanntlich keine Elloks.
Vorführungsfahrten von Plauen oberer Bahnhof nach Weischlitz und zurück fanden an beiden Tagen statt. Sie wurden von zahlreichen Besuchern genutzt. Bespannt war der Zug mit der Museumslokomotive 89 6009. Am 22. Juni gab es zusätzlich Fahrten im Bahnhofsbereich.
Große Aufmerksamkeit fanden ebenfalls die ausgestellten historischen Wagen aus dem Bestand des Verkehrsmuseums, wie der Personenwagen 3. Klasse der Württembergischen Staatsbahn, Baujahr 1901, der gedeckte Güterwagen 13685 Magdeburg, Baujahr 1905, der sich im Neuaufbau befindliche Reisezugwagen 4. Klasse der Sächsischen Staatseisenbahn, Baujahr 1877, und schließlich der restaurierte 4achsige Abteilwagen ABCC, Baujahr 1906, mit 10 Plätzen 1. Klasse, 17 Plätzen 2. Klasse und 15 Plätzen in der 3. Klasse.
Die AG 3/5 Plauen des DMV organisierte an beiden Tagen einen großen Souvenirverkauf.
G. Schuster, Plauen

Schüler halfen bei der DR

„Ihr war't eine dufte Truppe – ich hoffe, ihr kommt auch 1987 wieder zu uns." So die Worte des Leiters der Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig, Reichsbahn-Hauptrat Zierold, während der Abschlußveranstaltung des zweiten Durchganges im Lager für Erholung und Arbeit der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV).
Erstmals wurde das Lager der Erholung und Arbeit in zwei Durchgängen vom 7. bis 18. Juli und vom 21. Juli bis 1. August organisiert. Wiederum war es die Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig, die beide Durchgänge als Einsatz- und Betreuungsdienststelle hervorragend vorbereitete. 70 Jugendliche, Schüler der Klassenstufen 8 bis 12, von den Arbeitsgemeinschaften 3/72 Annaberg-Buchholz, 3/95 Dresden, 8/3 Schwerin, 8/5 Rostock, 8/19 Sanitz, 8/20 Gnoien, 6/34 Lutherstadt Wittenberg, 6/55 Engelsdorf, 7/3 Brandenburg, 7/49 Zerbst, 7/68 Magdeburg, 4/66 Ilmenau, 6/52 und 6/54 Leipzig, von den Pioniereisenbahnen Berlin, Gera, Halle, Leipzig, Karl-Marx-Stadt und interessierte Jugendliche aus Rudolstadt, Radebeul, Eisenhüttenstadt und Aschersleben sowie neun Betreuer leisteten hier sozialistische Hilfe als „Eisenbahner auf Zeit".
Auch 1986 konnten die Modell- und Pioniereisenbahner hervorragende Arbeitsleistungen abrechnen. Über 650 m Kabelgraben wurden auf dem Leipziger Güterring in der Burgaue ausgehoben, Kabel verlegt und wieder verfüllt sowie Gruben für Muffenverbindungen ausgehoben sowie rund 1000 m Behelfskabel freigelegt und aufgetrommelt. Ebenfalls umfangreiche Kabelschachtarbeiten sind im Bahnhof Leipzig-Mockau auf besonders schwer zu schachtendem Boden ausgeführt worden.
Davon konnten sich Mitarbeiter der DR überzeugen. Gesprächsrunden zwischen Jugendlichen, Betreuern und Eisenbahnern haben das gegenseitige Verständnis für diese Sache vergrößert.
In der Freizeit standen der Besuch des Naturbades Nordost, von Filmveranstaltungen der Modelleisenbahn-Ausstellung in Halle, der Pioniereisenbahnen in Halle und Leipzig sowie gemeinsame Grillabende auf dem Programm. Höhepunkte waren jedoch an den arbeitsfreien Sonnabenden die beiden Exkursionen zur Selketal- und Harzquerbahn. Zusätzlich beteiligten sich die Teilnehmer des zweiten Durchgangs an einem freiwilligen Arbeitseinsatz bei der Leipziger Pioniereisenbahn sowie beim Sammeln von Schrott entlang der Baustelle Burgaue.
Ein besonderes Dankeschön gebührt den Freunden Siegfrid Hülle, Torsten Rothenburg, Jürgen Berghäuser, Frank Meißner (alle Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium) sowie Matthias Teschner und Volker Wönckhaus (beide AG 6/52 Leipzig), die als Betreuer maßgeblichen Anteil am guten Gesamterfolg hatten und dazu teilweise einige Tage ihres Jahresurlaubs verwendeten.

H.-D. Weide, Leipzig

Leser meinen ...

Noch einmal: Standseilbahn zur Petřín-Höhe

Im Heft 5/86 stellten wir auf den Seiten 6 bis 9 diese interessante Prager Standseilbahn vor. Dazu noch einige Hinweise: Die 109 m lange Strecke liegt nicht in einer Krümmung, sondern es handelt sich hierbei um die **schräge Länge** der Standseilbahnstrecke.
Vorhanden waren zwei Zahnstangen – in jedem Gleis eine – und nicht wie angegeben, eine gemeinsame für beide Gleise.
Dipl.-Ing. Pavel Flajshans ist als Hauptabteilungsleiter Technische Entwicklung Straßenbahn im Verkehrsbetrieb Prag tätig.
me

18 500 Besucher

Im Juniheft stellten wir die Gemeinschaftsanlage der AG 3/27 Freiberg ausführlich vor. Wie eine kurze Stippvisite während der Jubiläumsfeierlichkeiten in der 800 Jahre alten Bergstadt zeigte, erfreute sich die o. g. Modellbahn-Ausstellung großer Beliebtheit. Ob die Teilnehmer der beiden Sonderfahrten des BV Dresden oder die „Normalverbraucher" – alle waren voll des Lobes über diese einwöchige Schau mit der gelungenen H0-Anlage. Im übrigen zeigten die Freiberger mehrere Vitrinen mit überwiegend selbstgebauten Modellen (auch mit Gastexponaten) sowie neue Modellbautechnologien wie das Metallätzen am Beispiel von Lokomotivmodellen in der Nenngröße N! Darüber hinaus stellten sich auch mehrere DMV-Kleinserien-Produzenten vor.
Noch ein Hinweis: Der im Heft 6/86 ab Seite 26 veröffentlichte Beitrag ist unter maßgeblicher Mitwirkung des Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft 3/27, Modellbahnfreund Manfred Bulnheim, entstanden, für dessen Unterstützung wir uns nochmals bedanken.
me

Leser fragen ...

Wer hilft?

Über die hervorragende Arbeit der Eisenbahner des Raw „Erwin Kramer" Potsdam bei der Aufarbeitung von Eisenbahnmuseumsfahrzeugen berichtete „me" in den zurückliegenden Monaten ausführlich. Tausende Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland haben inzwischen den Traditions-Personenzug der DR kennengelernt. Dank der zahlreichen Initiativen der DR und des DMV präsentiert sich dieser Zug in einem hervorragenden Zustand. Nun sind die Potsdamer Eisenbahner bemüht, an den Fahrzeugen noch verschiedene „Kleinigkeiten" zu ergänzen. Dazu gehören auch Schilder gemäß der Abbildung.
Welche AG ist in der Lage und bereit, den Potsdamer Eisenbahnern derartige Schilder neu anzufertigen?
Wer helfen kann, wende sich bitte an das Reichsbahnausbesserungswerk „Erwin Kramer" Potsdam, Kollegen Wolfgang Burmeister, Friedrich-Engels-Straße 70, Potsdam, 1500, Telefon 32 25 75.
me *Zeichnung: Archiv*



Leser antworten und fragen ...

Die 89 7229 wird es sein

Zu der Werklok im Bild 1 der „Werklokomotiven" im „me" 3/86 auf Seite 14 kann ich ergänzen. Es dürfte sich um die 89 7229 handeln. Eine andere T 3 mit diesem Hobelschornstein ist mir nicht bekannt. Sie war 1930 im Bw Berlin-Pankow beheimatet. 1935 wurde sie schon ausgemustert. Was sie bis 1971 getan hat, weiß ich nicht. Im Mai 1971 stand sie in einem Baubetrieb in Zeischa bei Falkenberg abgestellt. Außerdem habe ich noch eine Frage: Gab es eine grüne 01^5? Angeblich soll die 01 504 mit dieser Farbe geliefert worden sein. In der Literatur ist darüber nichts zu finden.
R. Nette, Naumburg

In eigener Sache
Wir bitten unsere Leser bei Einsendungen von Manuskripten und Illustrationen die genaue Anschrift gut lesbar sowie unbedingt die vorhandene Bankverbindung anzugeben.
Redaktion „modelleisenbahner"

Dipl.-Ing. Hans-Dieter Weiß, Leiter der Hauptabteilung Bauvorhaben Fährverkehr DDR – UdSSR im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin und
Dipl.-Ing. oec. Helmut Zwer, Berlin

Eisenbahn-Fährverkehr DDR – UdSSR

Neue Fährlinie auf der Ostsee

In den ersten Oktobertagen des Jahres 1986 hat die Insel Rügen mit dem einstmals kleinen, unscheinbaren Fischerdörfchen Mukran die Aufmerksamkeit auf sich gelenkt. Der Eisenbahn-Fährverkehr DDR – UdSSR zwischen dem Hafen Mukran und dem Hafen Klaipeda, zur Litauischen SSR gehörend, hat den Betrieb aufgenommen. Von nun an werden in regelmäßigen Abständen Eisenbahn-Güterfähren den Hafen anlaufen, um Außenhandelsgüter aus Freundesland in Empfang zu nehmen und gleichzeitig Waren abzusenden.

Jeder, der die Insel Rügen durchwandert, ist von der herben Naturschönheit dieses Landstriches ergriffen. Vielgestaltig und abwechslungsreich offenbart sich hier die Natur und bietet ihre landschaftlichen Reize und ihre Idylle. Aber auch moderne Produktionsbetriebe und landwirtschaftliche Großbetriebe prägen den Charakter der Insel.

Der Fährhafen Saßnitz wurde zum wichtigsten Verkehrsknoten in der Verbindung Skandinavien mit dem europäischen Festland.

Wer hat während seines Urlaubes auf der Insel Rügen nicht schon Saßnitz aufgesucht, um dort dem Ein- und Auslaufen der schönen weißen Schiffe beizuwohnen?

Niemanden wundert es, daß diese Schiffe im festen Fahrplan der Eisenbahn verkehren und daß sie sich bald darauf wieder auf Gegenkurs befinden. Doch nun entsteht südlich von Saßnitz ein neuer Fährhafen, der an Größe und Leistungsvermögen seinen Vorgänger bei weitem übersteigt.

Da über die Entwicklung des Fährhafens Saßnitz zur Genüge im „modelleisenbahner" berichtet wurde, soll auf die Vorgeschichte des Fährverkehrs verzichtet werden. Die Tabelle verdeutlicht den großen Sprung in der Entwicklung der einzelnen Fährschiffstypen, die in der knapp 80jährigen Fährverkehrsgeschichte die Insel Rügen anliefen. Das besondere Augenmerk gewinnen dabei die Spalten „Tragfähigkeit" und „nutzbare Gleislänge", die ein Vielfaches an Steigerung erfahren haben.

Tabelle Entwicklung der Fährschiffstypen, die zwischen Rügen und dem Ausland verkehrten bzw. im Einsatz sind

Name des Schiffes	Indienst-stellung	Länge m	Breite m	Trag-fähig-keit tdw	nutz-bare Gleis-länge m
Fährlinie Saßnitz – Trelleborg					
PREUSSEN	1909	113,3	16,3	700	160
SASSNITZ	1959	137,5	18,8	1 850	380
RÜGEN	1971	152,7	18,8	2 700	480
ROSTOCK	1977	158,4	22,0	3 450	680
Fährlinie Mukran – Klaipeda					
MUKRAN	1986	190,5	26,8	11 700	1 570

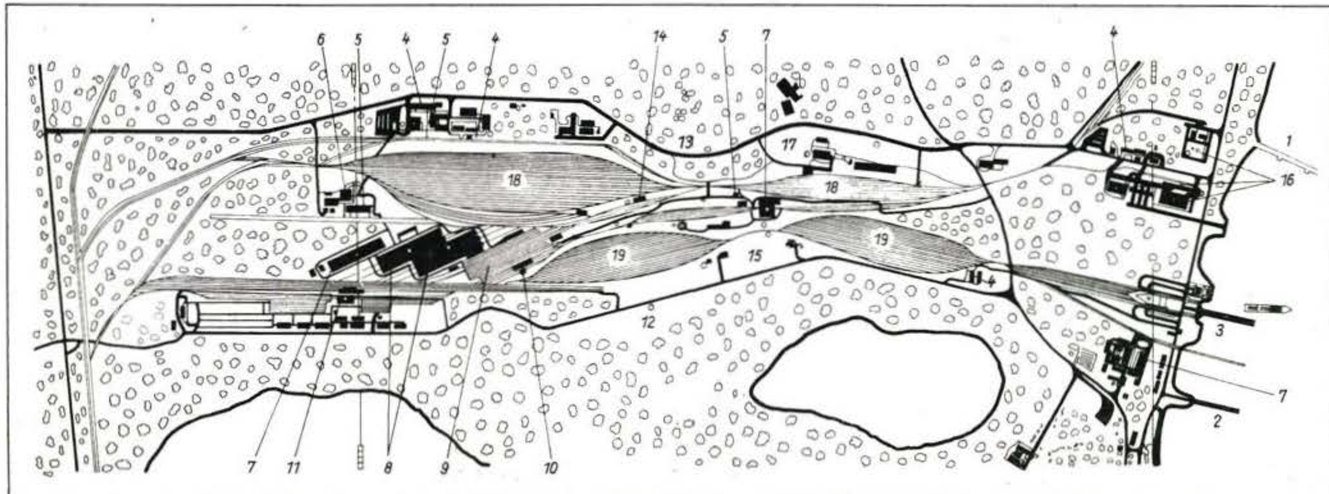
273 Seemeilen zwischen beiden Häfen

Mit der Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der Regierung der DDR und der Regierung der UdSSR am 18. Juni 1982 über die Einrichtung eines Eisenbahn-Fährverkehrs zwischen dem Hafen Mukran (DDR) und dem Hafen Klaipeda (UdSSR) begann ein neuer Abschnitt des Fährverkehrs auf der Insel Rügen. Bei einer Entfernung von 273 Seemeilen (506 km) zwischen den beiden Häfen werden ab 1990 sechs Fährschiffe mehr als fünf Millionen Tonnen Güter im Jahr in Eisenbahnwagen über die Ostsee trajektieren.

Grundlage dieser Steigerung im Transport über See bilden die sich dynamisch entwickelnden Beziehungen zwischen der DDR und der UdSSR.

Betrug das Außenhandelsvolumen von 1971 bis 1975 insgesamt 90 Mrd. Valutamark, so steigt es im gegenwärtigen Zeitraum 1986–1990 auf 380 Mrd. Valutamark. Einen bedeutenden Stellenwert hat dabei das Verkehrswesen. Kontinuierliche Belieferung mit Rohstoffen und zahlreichen Industriegütern ist für unsere Republik von größter Bedeutung, wie es für die UdSSR Industrieausrüstungen, chemische Produkte, Werkzeugmaschinen und andere Erzeugnisse aus unserer Produktion sind.

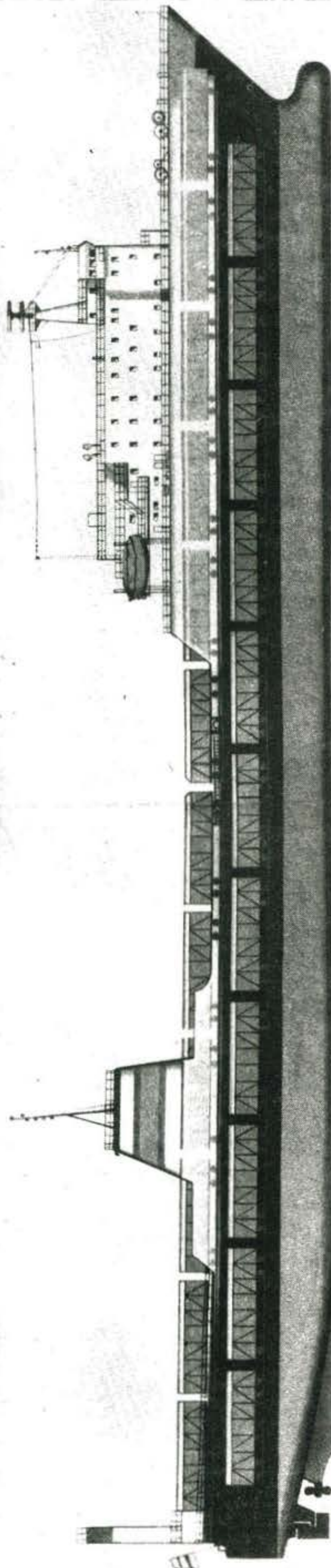
Für einen rationellen Gütertransport über See hat sich der Eisenbahn-Fährverkehr als fortschrittliches Transportsystem auch über eine größere Entfernung mit der UdSSR herausgestellt. Der Nutzeffekt ergibt sich in der Verkürzung der Transportzeiten durch Voravisierung, durch den schnelleren Durchlauf auf den Bahnhöfen und dem Seeweg, in der Unversehrtheit der Güter beim Grenzübergang, und die Güter verbleiben in eigener Gestion.



1 Übersichtszeichnung vom Fährhafen Mukran; deutlich zu erkennen sind die Gleisanlagen.

Legende:

1. Nordmole
2. Südmole
3. Fähranleger
4. Verwaltungsgebäude
5. Sozialgebäude
6. Werkrestaurant
7. Werkstatt
8. Umladehalle
9. Freiumladung
10. Feuergutrampe
11. Umachsanlage
12. Südstraße
13. Nordstraße
14. Stellwerk Regelspur
15. Stellwerk Breitspur
16. Lagerwirtschaft
17. Heizwerk
18. Gleisgruppen Regelspur
19. Gleisgruppen Breitspur



Bereits nach vier Jahren Wirklichkeit

In enger Zusammenarbeit mit Experten der UdSSR wurde der Eisenbahn-Fährverkehr zwischen der DDR und der UdSSR entwickelt. Vier Jahre nach Unterzeichnung des bereits genannten Abkommens öffnete am 2. Oktober dieses Jahres der Fährhafen Mukran das Tor zur Ostsee für den Fährverkehr mit dem ersten Fährschiff, das den gleichen Namen trägt. Der Fährhafen ist bei Borchtitz an die Eisenbahnlinie Saßnitz–Stralsund angebunden. Einen Überblick über den Fährhafen und Fährbahnhof verschafft Abb. 1.

Heute, nach vier Jahren angestrengter Bautätigkeit, zeigt sich der Fährhafenkomplex in seinen vollen Konturen. Ein Molensystem, das zuvor von der Forschungsanstalt für Schiffahrt, Wasser- und Grundbau an einem Modell untersucht wurde, schützt den Fährhafen. Ein Blick auf See läßt die 1 300 m lange Nordmole deutlich erkennen. Kernstück des Fährhafens bildet der Fähranleger, der eine Länge von 216 m und eine Breite von 26 m aufweist. Um eine möglichst kurze Bauzeit zu erreichen, wurde die Mole auf den ersten hundert Metern vorgeschüttet. Nach Erreichen ausreichender Wassertiefe für schwimmende Baugeräte wurde die Arbeit in Senkkastenbauweise fortgesetzt. Die Senkkästen bestehen aus Stahlbeton, besitzen einen Durchmesser von 13 m und sind mit einem quaderförmigen Fuß versehen. Auf einer bestehenden Anlage im Überseehafen Rostock wurden diese Bauelemente hergestellt, nach Mukran geschleppt, dort nach Vorbereitung der Standfläche abgesetzt und mit Kies verfüllt. Auch der Fähranleger entstand in der gleichen Bauweise.

Statt Lift zwei Decksebenen

An den Fähranleger schließt sich die Fährbrücke an. Sie ist das wichtigste Verbindungselement zwischen Schiff und Land und ist in ihrer Gestaltung erstmalig auf der Welt. Im konventionellen Eisenbahn-Fährverkehr gibt es bislang nur Fährschiffe, die über das Hauptdeck bedient werden. Großfähren, auf denen Eisenbahnwagen auf mehrere Decks aufgestellt werden, haben im Schiffsinneren Wagenlifts und im Vorschiff Weichen. Die Wagen sind dann einzeln mit kleinen Rangierloks auf das jeweilige Gleis zu bewegen. Diese platzraubende und auch störanfällige Technik im Schiff entfällt auf dieser Fährlinie. Dafür entstand ein Schiffstyp, der die Wagen auf zwei Decksebenen aufnimmt. Dadurch lassen sich die Stellflächen auf den Decks maximal nutzen, und die Bedienzeiten des Schiffes werden erheblich gesenkt. Während ein etwa gleichgroßes Fährschiff, auf dem die Wagen auf drei Decks verteilt sind, zum Räumen und Wiederbesetzen der Gleise etwa acht bis zwölf Stunden benötigt, beträgt die Hafenliegezeit in Mukran nur vier Stunden. Hierbei sind Ver- und Entsorgung des Schiffes mit einbezogen.

2 Das Eisenbahn-Fährschiff „MUKRAN" ist das erste Fahrzeug dieser Art; für die Fährverbindung nach Klaipeda werden bis 1989 weitere fünf Schiffe dieses Typs gebaut.

Was an Technik auf dem Fährschiff eingespart wurde, hat sich bei diesem Schiffstyp auf die Fährbrücke verlagert. Sie besteht im wesentlichen aus zwei übereinander angeordneten stählernen Brückenüberbauten, die landseitig in Gelenke eingebunden und seeseitig durch zwei Hubtürme, die die Hubwerke und Gegenlasten aufnehmen, eingehängt sind. Für jede Decksebene ist ein eigener Steuerstand vorgesehen. Die trapezflächigen Grundrisse beider Brückenüberbauten, deren Länge etwa 45 m beträgt, gestatten die Verzweigung der von Land ankommenden zwei Gleise in fünf Gleise entsprechend der Gleisanschlüsse auf dem Schiff. Die Anschlußbreiten zum Schiff betragen in der unteren Brücke 15,1 m und in der oberen Brücke 21 m.

Auf beiden Zufahrgleisen kann gleichzeitig mit Rangierlokomotiven gearbeitet werden.

Ein Fährbahnhof mit zwei Spurweiten

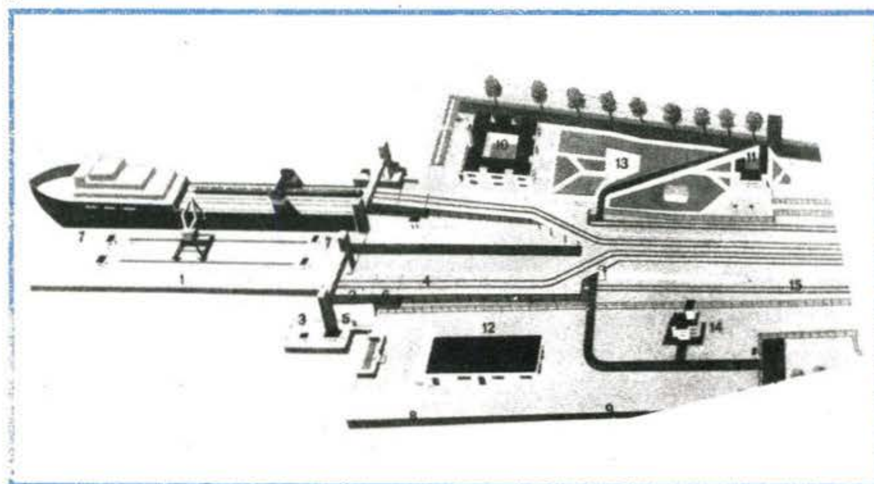
Die vielseitige Gestaltung des Fährbahnhofes, der in seiner Hauptfunktion die unterschiedlichen Spurweiten der westeuropäischen Eisenbahnen (1435-mm-Spurweite) und der Sowjetischen Eisenbahnen (1520-mm-Spurweite) überbrückt, dürfte für manchen Modellbauer Anregung sein, eine derartige Anlage nachzubilden. Aus diesem Grunde soll etwas näher auf die Technologie des Wagendurchlaufs eingegangen werden.

Kaum ist das Eisenbahn-Fährschiff mit dem Anleger vertäut, bringen die oberen Heckfender das Schiff in die Mittelachse der Anlage. Die obere Brücke wird aufgelegt und fest verriegelt. Die Verbindung zwischen den Steuerständen Brücke-Schiff kann hergestellt werden. Zur gleichen Zeit sind die Wagen auf dem Oberdeck entzurrt, die Bremsprobe ist bereits auf dem Schiff vollzogen.

Zwei Rangierlokomotiven kuppeln an die äußeren Wagenreihen auf dem Schiff an, ziehen die Wagengruppe bis zur Brückenweiche zurück, um die Wa-

gengruppen auf den beiden Innengleisen anzukuppeln. Nach Passieren der Brückenweiche fährt eine dritte Rangierlok auf das Mittelgleis und zieht die Wagengruppe wie die beiden anderen Loks bis zur Vorstellgruppe zurück. Danach wird die obere Brücke angehoben und die untere aufgelegt. Der obige Ablaufprozeß wiederholt sich mit dem Unterschied, daß die Rangierlokomotiven unverzüglich die bereitgestellten Wagen für die Neubesetzung des Fährschiffes ankuppeln und diese in der gleichen Reihenfolge auf dem Schiff absetzen. Wenn das Hauptdeck wieder

3



3 Blick auf die Fähranlage in Klaipeda; auch diese Anlage ist einem starken Verkehrsaufkommen gewachsen.

Legende:

1. Fähranleger
2. Fährbrücke
3. Fährbett
4. Stahlbeton-Estakade
5. Hubtürme mit Gegengewichten
6. Landseitige Widerlager
7. Verholfender
8. Reserveanlegestelle
9. Hilfsdienstanlegestelle
10. Dienst- und Sozialgebäude
11. Grenz- und Kontrolldienst
12. Technischer Wartungsstützpunkt
13. Lagerhalle
14. Wachposten
15. Gleisgruppen

Illustrationen: Hauptabteilung Bauvorhaben Fährverkehr DDR–UdSSR im Ministerium für Verkehrswesen der DDR

besetzt ist, werden die Brücken noch einmal gewechselt, und das Oberdeck wird besetzt. Zwischenzeitlich wurden Ver- und Entsorgungshandlungen am Schiff vorgenommen, und nach Entriegeln der Brücke und Lösen der Haltetaue kann die neue Schiffsreise beginnen.

Umladung weitestgehend mechanisiert

Auf dem Fährbahnhof beginnt nunmehr die eigentliche Arbeit. Von der Vorstellgruppe, die auch zugleich die Grenzübergabestelle (GÜST) darstellt, werden die Wagen über einen Ablaufberg in die Ordnungsgruppe Breitspur gerollt und entsprechend der weiteren notwendigen Behandlung sortiert. Diese Behandlung kann sich unterscheiden in Umladung mit Portalkran für normale Güter in der Halle, Umladung mit Gabelstapler von Gütern in der Halle, Umladung gefährlicher Güter auf speziellen Anlagen, Umladung in einer Freianlage oder ggf. Umachsung. In diesem Falle werden nur die Drehgestelle gewechselt. Auf der Regelspurseite verläuft der Prozeß ähnlich. Die Züge fahren in die Einfahrgruppe, die auch zugleich die Ausfahrgruppe darstellt. Von dort werden die Wagen über den Ablaufberg der Ordnungsgruppe Regelspur nach den gleichen Prinzipien sortiert und entsprechend bereitgestellt. Die Technologie in der Umladung vollzieht sich so, daß auf dem Mittelgleis der Halle Breitspurwagen stehen, sich an beiden Seiten Rampen befinden und auf der anderen Seite der Rampen Regelspurwagen zur Bereitstellung kommen. Somit können für jeden Breitspurwagen zwei Regelspurwagen vorgehalten werden. Dies schafft günstige Bedingungen für die Auslastung und Wiederbeladung der Breitspurwagen. Die Umladung erfolgt weitgehend mit Flurfördergeräten, die der jeweiligen Gutart angepaßt sind.

CAD/CAM auch in Mukran

Sämtliche Operationen auf dem Fährbahnhof, einschließlich der Berechnung des Stauplanes für das Schiff, lassen sich mit Hilfe des „**R**echnergestützten **I**nformations**s**ystems **Mu**kran" (RISMU) vorausberechnen. Ein umfangreiches Verbindungssystem, einschließlich der erforderlichen Bildschirmtechnik, sorgt für den schnelleren Abruf der erforderlichen Daten. Es bestehen direkte Verbindungen zum Partnerhafen Klaipeda, so daß in Verbindung mit dem „Automatischen Leitungssystem" (ASL) der UdSSR eine rechtzeitige Voravisierung der Güter möglich ist. Für die rechentechnische Realisierung des Systems werden ein Doppelrechnersystem EC 1056 sowie periphere Geräte, universelle Bildschirmterminals, Seriendrucker, Datenfunkterminale und Datenfunkkonzentratoren eingesetzt.

BR 106 in Doppeltraktion

Von Interesse für den Modelleisenbahner dürften die verwendeten Rangierlokomotiven auf dem Fährbahnhof sein. Zur Realisierung des Rangierbetriebes im Breitspurbereich des Fährbahnhofs und für die Fährschiffsbedienung werden Lokomotiven der BR 106 verwendet (siehe Titelbild). Sie wurden so angelegt, daß ein Befahren von Breitspurgleisen mit 1520-mm-Spurweite bei einem maximalen Gleisknick von 2,0 Grad an der Fährbrücke möglich ist. Hierzu wurden Änderungen am Laufwerk, Nachschaltgetriebe, mechanischen Teil der Bremse und an der Anordnung der Bahnräumer vorgenommen.
Die in Doppeltraktion fahrenden Lokomotiven können, einschließlich der Zusatzbremse, von einem Führerstand aus bedient werden. Hierfür wurde eine stufenlose elektropneumatische Motorregulierung in Verbindung mit einem mikrorechnergesteuerten Gleit- und Schleuderschutz entwickelt. Beide Systeme sind auch für andere Lokomotiv-Baureihen und für die Funkfernsteuerung kompatibel.

Größte Neubauten des DDR-Schiffbaus

Die Eisenbahn-Güterfähre (EGF) „MUKRAN" ist das erste Schiff dieser Serie und wurde in nur knapp zwei Jahren gebaut. Bis zum Jahre 1989 werden fünf weitere Schiffe dieses Typs folgen, wovon drei Schiffe unter der Flagge der DDR und drei Schiffe unter der Flagge der UdSSR fahren. Die Schiffe stellen ein Spitzenerzeugnis des VEB Mathias-Thesen-Werft Wismar dar und weisen folgende technische Hauptdaten auf:

Länge über alles	190,50 m
Breite auf Außenkante Scheuerleiste	26,76 m
Tragfähigkeit bei T = 7,2 m	11 700 tdw
Geschwindigkeit	16,5 Kn

Die Eisenbahn-Güterfähre ist ein Zweideckschiff für den Transport von Eisenbahnwagen sowjetischen Standards und kann auf etwa 1 500 m nutzbare Gleislänge 103 Eisenbahnwagen mit einer jeweiligen Masse bis zu 84 t befördern, davon 54 auf dem Oberdeck und 49 auf dem Hauptdeck.

Jubiläum 10 Jahre Gartenbahn in Löbau

Als am 2. April 1976 die Krauss-Lok 7790/1924 im Tausch gegen 9 780 kg Schrott vom VEB Splitt- und Granitwerke Bernbruch nach Löbau auf das Grundstück der Familie Werner überführt wurde, ahnte noch keiner der Beteiligten, daß damit die Geburtsstunde von „Werners Gartenbahn" (WGB) geschlagen hatte (siehe auch S. 9 dieser Ausgabe). In den zurückliegenden zehn Jahren ist nicht nur diese 600-mm-spurige zweiachsige Dampflokomotive vor der Verschrottung bewahrt worden, sondern es entstand eine der schönsten Museumsanlagen mit der einzigen betriebsfähigen Baulokomotive der DDR in dieser Spurweite. Auf der mit Unterstützung der Waldeisenbahn Muskau und anderer Reichsbahndienststellen sowie vieler freiwilliger Helfer entstandenen Gleisanlage kann heute mit typischen Fahrzeugen der Betrieb einer Werkbahn umfassend dargestellt werden. Ein Blick in das Gästebuch zeigt, welche Resonanz die inzwischen zweimal im Jahr durchgeführten „Dampftage" haben, reichen doch die Eintragungen von Kindergartengruppen über Teilnehmer des „Spezialistentreffens junger Eisenbahner" bis zu Freunden der Eisenbahn aus dem In- und Ausland. Ein umfassender Bildbericht wird „me" zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlichen. Nun werden die Weichen für künftige Aufgaben gestellt, die u. a. mit dem Bau eines Lokschuppens und dem Aufbau einer LOWA-Diesellok des Typs Ns2f schon klar umrissen sind.
Gnl.

Paß-Viertel für Sonderfahrten

Der Berliner Rundfunk hatte am 17. August 1986 im Rahmen seiner Sendereihe „Straßenbekanntschaften" in Berlin-Marzahn einen verkehrshistorischen Sonntag unter dem Motto „Uff Straße und Schiene – wie et mal war" organisiert. Aus diesem Anlaß wurde am S-Bahnhof Marzahn ein Festplatz eingerichtet, auf dem historische Feuerwehren, Oldtimer-Autos, der Doppeldeck-Omnibus der Berliner Verkehrsbetriebe, aber auch neuzeitliche Lastkraftwagen von „autotrans Berlin" besichtigt werden konnten. Weitere Attraktionen für die große Besucherschar boten verschiedene historische Fahrzeuge auf Schienen. So fuhren vier Straßenbahnzüge vergangener Jahre in einem Rundkurs durch Marzahn, ständig voll besetzt als herrsche Berufsverkehr. Zwischen Ahrensfelde und Tiefensee setzte die DR zweimal den Traditionspersonenzug, befördert von der 74 1230, ein. Und auch die S-Bahn war beteiligt. Ein Halbzug, bestehend aus zwei Paß-Viertelzügen der Baureihe 275, verkehrte planmäßig zwischen Lichtenberg und Ahrensfelde. Wie es die Vorschrift verlangt, wurde dieser Zug mit einem Schaffner besetzt und auf jedem Bahnhof von der Aufsicht mit dem bei der S-Bahn seit fast zwei Jahrzehnten eingemotteten Befehlsstab abgefertigt. Auf dem Bild hat der S-Bahn-Zug soeben neue Besucher zum Festplatz gebracht und steht im Bahnhof Marzahn abfahrbereit, um seine Fahrt nach Ahrensfelde fortzusetzen.
Text und Foto: H.-J. Hütter, Berlin



Außer Dienst gestellt

Am 23. August 1986 war das Eisenbahnfährschiff „SASSNITZ" der Deutschen Reichsbahn letztmalig im Einsatz und lief zur dänischen Insel Bornholm nach Rönne aus. Die letzte Reise mit Eisenbahnwagen nach Trelleborg und zurück fand bereits am 8. Mai 1986 statt. In einer Dienstzeit von 27 Jahren überquerte das Schiff 27 000mal die Ostsee. Das entspricht 280 000 km. Es wurden in dieser Zeit 700 000 Eisenbahnwagen, 2 Mill. Reisende und 13 000 Kraftfahrzeuge übergesetzt. Seit 1978 wurde zusätzlich im Sommer die Linie Saßnitz – Rönne (Bornholm) für den Kraftfahrzeug- und Personenverkehr befahren.
Kr.

Traditionsbahn mit guten Resultaten

Großer Beliebtheit erfreuten sich die bisherigen Sonderfahrten auf der Strecke Radebeul Ost – Radeburg. Bis Mitte September 1986 wurden bereits 5 229 Fahrgäste in den Traditionszügen befördert. Am 12. September 1986 fand eine Sonderfahrt für das DDR-Fernsehen statt. Aufgenommen wurde dabei ein Musiktitel für die beliebte Sendung „Schätzen Sie mal", die man am 12. Oktober 1986 ausgestrahlt hat.
me

MOROP-Information im Heft 12

Wie wir bereits mitteilten, wird vom 6. bis 12. September in Erfurt der 34. MOROP-Kongreß stattfinden. Über den vorgesehenen Ablauf der Veranstaltung berichtet „me" im Heft 12/86.
Redaktion

Vier Viertaktmotore des Typs 6 VDS 48/42 AL-2 vom VEB Kombinat Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht" mit einer Gesamtleistung von 10 600 kW bringen das Schiff auf die erforderliche Geschwindigkeit, wobei zwei Dieselmotore über elastische Schaltkupplungen und ein Sammeluntersetzungsgetriebe mit angehängtem Wellengenerator eine Welle mit Verstellpropeller antreiben.

Deutsche Reichsbahn baute auch in Klaipeda

Auch im Partnerhafen wurden große Anstrengungen unternommen, um den Eisenbahn-Fährverkehr termingerecht zu eröffnen. Klaipeda liegt an der Westküste der Litauischen SSR. Die Hafenbedingungen gestalten sich hier gänzlich unterschiedlich. Während Mukran an der offenen See liegt, muß in Klaipeda eine 6 sm lange Seewasserstraße von der natürlichen Hafeneinfahrt der kurischen Neerung bis zum Anleger passiert werden. Am Fähranleger selbst finden die Kapitäne die gleichen Verhältnisse vor. Die erforderlichen Anlagen für den Fährhafen und -bahnhof baute jedes Land selbständig. Jedoch die Fährbrücken wurden in beiden Häfen vom Stahlbaubetrieb Dessau der Deutschen Reichsbahn hergestellt. Der Fährkomplex in Klaipeda ist in Abb. 3 dargestellt.

Mit der Einrichtung des Fährverkehrs DDR – UdSSR ist eine zusätzliche, leistungsstarke Trasse für Gütertransporte zwischen der DDR und der UdSSR geschaffen worden. Sie trägt dazu bei, die Arbeitsteilung und Kooperation zwischen beiden Ländern zu vervollkommnen, zu vertiefen und somit auf einer qualitativ neuen Stufe zu gestalten.

Wulf Krentzien (DMV), Saßnitz

50 Jahre Rügendamm

Die Verkehrsströme wurden im Rügenverkehr vor dem Bau der Eisenbahn hauptsächlich über Stralsund, Stahlbrode, Greifswald und Stettin (heute Szczecin/VR Polen) geleitet. Als im vergangenen Jahrhundert dann der Schienenstrang Norddeutschland erreichte, gab es bereits erste Pläne für eine Eisenbahn auf Rügen. Die Stadtväter der ökonomisch bedeutenden Hansestadt Stralsund erreichten, daß die Eisenbahnverbindung Festland–Rügen nicht über die kürzere, aber zu Greifswald günstiger gelegene Verbindung Stahlbrode–Glewitzer Fähre, sondern über Stralsund geführt wurde. Bereits damals erkannte man, daß eine Brücke zur Insel besser wäre und die Fährverbindung nur eine Zwischenlösung sein könne.

Bereits 1841 gab es einen Vorschlag zum Bau einer Brücke. Er wurde hauptsächlich mit der wirtschaftlichen Erschließung der Insel begründet. In den Jahren 1879, 1891, 1912 und 1929 gegründete Vereine, Kommissionen und Komitees hatten in Versammlungen und Petitionen immer wieder den Brückenbau gefordert. Unter „wirtschaftlicher Erschließung" verstand man seit der Jahrhundertwende außerdem den gewinnträchtigen Urlauberverkehr. Die internationale Bedeutung einer Brücke wurde erstmals 1868 erwähnt. Damals beabsichtigte die „Nordbahngesellschaft", eine Eisenbahn von Berlin über Stralsund zum damals geplanten Seehafen Arkona anzulegen. Mit der Eröffnung der Postdampferlinie Saßnitz–Trelleborg (1897) und deren Umwandlung in eine Eisenbahnfährverbindung (1909) wuchs die Notwendigkeit des Brückenbaus ständig weiter. Der seit 1883 bestehende Trajektverkehr zwischen Stralsund und Ältefähr war auch trotz ständiger Erweiterung und Modernisierung nicht in der Lage, eine stabile und jeder Konkurrenz gewachsene Nord-Südverbindung zu garantieren. Als dann doch mit dem Brücken- und Dammbau begonnen wurde, war das hauptsächlich auf den ständig steigenden Trajektverkehr von und nach Schweden zurückzuführen. Schließlich drohte die Gefahr, daß die Gewinne aus dem Transitverkehr an Dänemark und Polen verlorengehen.

Große Schwierigkeiten bereitete die Festlegung der Brücken- und Dammstandorte. Zu berücksichtigen waren vor allem die schlechten Untergrundverhältnisse, die Interessen der Schifffahrt und eine zweckmäßige Anbindung an das Hinterland. Die wesentlichen Vorprojekte ähnelten der heutigen Trasse mit dem Dänholm als Zwischenglied. 1896/97 und später lagen die Ergebnisse umfangreicher Bohrungen vor. Zu entscheiden war nun zwischen den Linienführungen als Nord- bzw. Südtangente des Dänholms oder quer über den Dänholm. Eine Brücke nördlich von Stralsund schied nach den Bodenuntersuchungen von 1896 aus.

Über die Form des Bauwerkes gab es unterschiedliche Auffassungen. Sie waren einige Jahrzehnte lang Anlaß zu Streitigkeiten verschiedener Interessenvertreter und führten nicht zuletzt immer wieder zur Verschiebung des Baubeginns.

Folgende Varianten standen zur Diskussion:

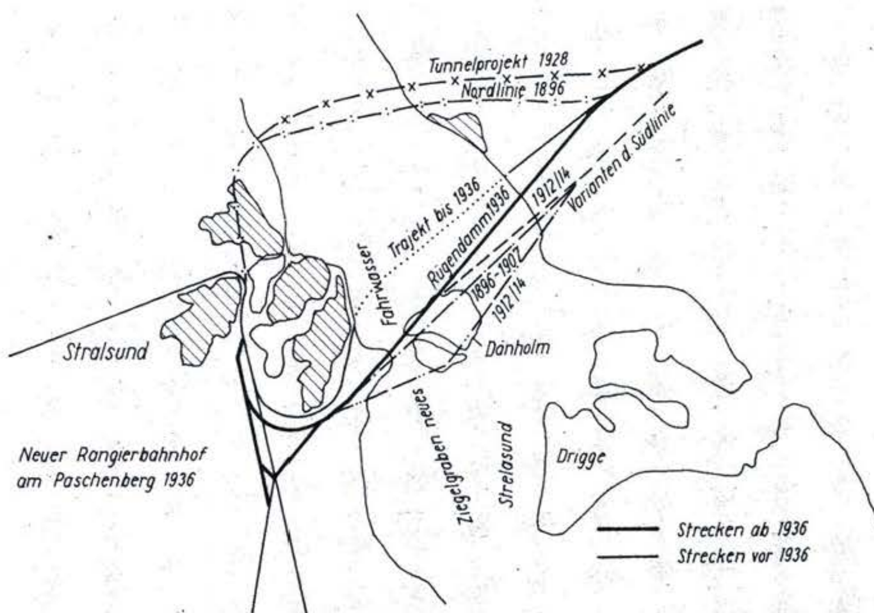
– Der Plan von 1841 sah einen festen „chausseeartigen Landweg" und eine „auf Steinkisten erbaute doppelte Zugbrücke" vor, die auch den Schiffen die Durchfahrt ermöglicht. Die Eisenbahn sollte mit über diese „Chaussee" geführt werden. Das war also bereits ein erstes Dammprojekt.

– In den 70er Jahren wollte man eine Eisenbahnschiffsbrücke bauen. Aus strategischen Gründen wurden in jener Zeit solche pontonartigen Schiffsbrükken-Bauten sogar vom Staat unterstützt. Zwischen Stralsund und dem Dänholm hatte es 1813 schon einmal eine solche Brücke gegeben, die im Krieg gegen Napoleon einen sicheren Rückzug der schwedischen Truppen nach Rügen ermöglichte.

– Um Segelschiffen mit einer Masthöhe bis zu 25 m die freie Durchfahrt zu ermöglichen, wurden ab 1896 verschiedene Hochbrücken geplant. Eine reine Hochbrücke entsprach dabei nicht den örtlichen Interessen. Das relativ ebene Gelände forderte bei einer Brückenhöhe von 30 m lange Auffahrrampen, deren Endpunkte ungünstig zum Lokalverkehr von Ufer zu Ufer liegen würden. Daraus wurden im Jahre 1913 Forderungen abgeleitet, eine Straße und die „Rügenschen Kleinbahnen" über eine kürzere, steilere in ihrem Verlauf den örtlichen Bedingungen angepaßte Auffahrrampe als die der Staatsbahn zu führen. Die Fahrbahnen für Straße und Schmalspurbahn sollten über seitlich an der zweigleisigen Eisenbahnbrücke angeordnete Kragarme geführt werden.

– Ein anderes und ebenfalls 1913 entstandenes Projekt sah eine doppelstökkige Brücke vor. Dabei sollte die Straße unter der Eisenbahn in der Höhe der Untergurte bis zur Hauptöffnung geführt werden. Von dort aus sollten die Fahrzeuge mit einer Schwebefähre befördert werden.

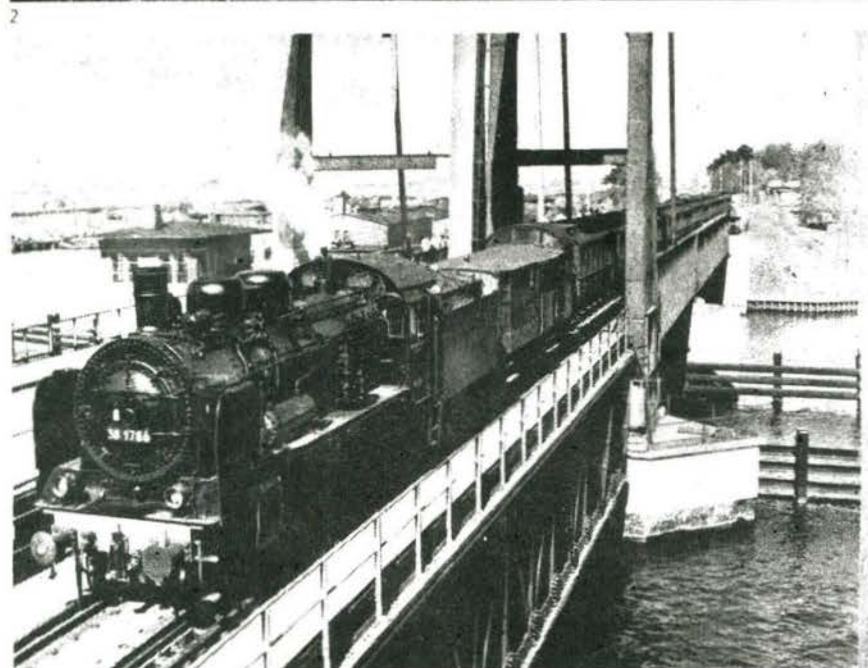
– 1928 wurde ein eingleisiger Eisenbahntunnel vorgeschlagen. Der Plan



1



2



1 Links ist bereits die Dammaufschüttung deutlich erkennbar. Rechts der alte RüKB-Bahnhof Altefähr mit einer Malett-Lok

2 Ein Personenzug mit der Lokomotive 38 1786 auf der Ziegelgrabenbrücke mit dem Behelfsbrükkenteil am 29. April 1959

3 Ziegelgrabenbrücke im Juli 1985

Fotos: Foto-Eschenberg, Rostock-Warnemünde (1), ZBDR (2), Verfasser (3)

3



stieß auf Ablehnung, da inzwischen die Notwendigkeit einer Eisenbahn- und Straßenverbindung erkannt worden war.

– Ein Jahr später gab es in Anlehnung an den Vorschlag von 1841 das dann realisierte Damm-Brückenprojekt mit Klappbrücke. Zu berücksichtigen war dabei ein günstiges Verhältnis zwischen Damm- und Brückenlänge, um die natürlichen Strömungsverhältnisse im Strelasund nicht ungünstig zu beeinflussen.

Nach langen Vorverhandlungen konnte am 1. Oktober 1931 der Bau beginnen. Dazu gehörten:

– Dammaufschüttungen zur Anbindung an das vorhandene Eisenbahnnetz in Stralsund, auf dem Dämholm und im Bereich des regelspurigen Bahnhofs Altefähr und Verlegung des Schmalspurbahnhofs Altefähr,

– Bau der 250 m langen Ziegelgrabenbrücke mit zwei festen Seitenöffnungen von 56,8 m Stützweite und der Klappbrücke mit der Stützweite von 29,0 m,

– Bau der Strelasundbrücke von 540,0 m Länge mit 10 Blechträgerbrückenteilen von 54,0 m Stützweite auf acht Pfeilern, wobei zwei davon zur Aufnahme der Schubspannung verstärkt ausgeführt werden mußten.

Die Gründung erfolgte entsprechend den Untergrundverhältnissen in Chaisson- oder Pfahlbauweise. Bis auf die Klappbrücke wurden die Blechträgerbrücken elektrisch geschweißt.

Mit der Inbetriebnahme des Rügendamms am 5. Oktober 1936 verkürzten sich die Fahrzeiten im internationalen Verkehr um etwa 60 Minuten. Die durch Rückstau an der Fähre und Witterungsunbilden bedingten Verspätungen gehören seitdem der Vergangenheit an. Bereits fast neun Jahre nach der Einweihung wurden die Brücken von flüchtenden Nazieinheiten am 1. und 3. Mai 1945 an zwei Stellen gesprengt. Der Eisenbahnverkehr konnte erst nach aufopferungsvollen Aufbauarbeiten am 15. Oktober 1947 über Behelfsbrückenteile wieder aufgenommen werden. 1961 wurden letztere durch neue Brükken nach den Originalmaßen ersetzt. Seit 1947 dient der Rügendamm nun schon fast 40 Jahre dem friedlichen Eisenbahnverkehr. Seine Bedeutung wird künftig durch die neue Fährverbindung Mukran–Klaipeda weiter wachsen.

Quellenangaben

(1) Krentzien, Wulf: 100 Jahre Eisenbahn auf Rügen, Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Arbeitsgemeinschaft Greifswald, 1983

(2) ebenda, 2. überarbeitete Auflage, 1986

Außergewöhnliches auf 600-mm-Spur

Vor mehreren Wochen war die Werkbahn des VEB Klinker- und Ziegelwerke Großräschen, Werk Weißwasser, ein besonderer Anziehungspunkt für zahlreiche Eisenbahnfreunde. Auf dieser ehemals zur Waldeisenbahn Muskau (WEM) gehörenden Bahn fuhren am 12. und 13. Juli Sonderzüge für Eisenbahnfreunde. Der zweifellos größte „Knüller" war dabei die 1924 bei Krauss in München gebaute und im Besitz von Eisenbahnfreund Werner aus Löbau befindliche Dampflok mit der Fabrik-Nr. 7790 (siehe auch Seite 15 dieser Ausgabe). Sie dampfte mehrmals an beiden Tagen zwischen Weißwasser, Mühlrose bzw. Halbendorf. Die Mitglieder der AG 2/26 des DMV restaurieren mit viel Engagement und großer Unterstützung der Ziegelwerke zahlreiche Wagen der ehemaligen WEM.

1



2



3



4



5



1 Seit Mai 1979 steht die ehemalige DR-Lok 99 3317 (Borsig/10306/1918) in Weißwasser als Denkmal. Gebaut für die Heeresfeldbahn, gelangte sie über die PKP und die Werkbahn der Grube „Frieden" Weißwasser im Jahr 1953 zur Waldeisenbahn Muskau. Die Mitglieder der AG 2/26 des DMV sind auch für die Unterhaltung dieses technischen Denkmals verantwortlich.

2 In regelmäßigen Abständen werden auf der knapp 14 km langen Werkbahn in den Sommermonaten Exkursionen mit einem aus restaurierten Wagen der ehemaligen WEM bestehenden Zug organisiert. Innerhalb eines Jahres gelang es den AG-Freunden, 21 Wagen der verschiedensten Bauarten zu erhalten und bereits zum großen Teil aufzuarbeiten.

3 Planmäßiger Zug der Ziegelei Weißwasser mit einer Lok vom Typ 10 C und Wagen der Gattung OOkk, die das Werk von der WEM übernommen hat. Werktags verkehren zwei Züge zwischen Weißwasser und der Tongrube bei Mühlrose.

4 Die Dampflok des Freundes Werner und die Diesellok der Ziegelei Weißwasser beförderten am 12. und 13. Juli 1986 die Sonderzüge. Der an diesen Tagen eingesetzte Traditionszug bestand aus sieben Wagen aus der Zeit von 1917 bis 1960.

5 Fotohalt auf dem Halbendorfer Wechsel.

Fotos: F. Tischer, Weißwasser

1



2



Gerhard Arndt (DMV), Dresden

Auf den Schienenwegen Afrikas

Die Eisenbahnen in Ostafrika (2. Teil)

Ende 1913 waren die Voruntersuchungen für einen Eisenbahnbau im dicht besiedelten Ruanda Urundi soweit abgeschlossen, daß aufgrund einer Reichstagsvorlage 1914 die erste Rate für eine 481 km lange Linie Tabora–Kagaraknie (schiffbares Flußnetz) genehmigt wurde. Da alle Baugeräte sowie genügend Bauarbeiter vorhanden waren, wurden bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges etwa 80 km des Unterbaues fertiggestellt.
Bis Titu konnten 40 km Gleis durch den Abbau der im Krieg nicht mehr benötigten Gleisanlagen aus dem Hafengebiet von Dar es Salaam verlegt werden. Ein Weiterbau war infolge Schienenmangels nicht möglich. Die Kampfhandlungen brachten auch hier den Betrieb zum Erliegen.

1 und 2 Dieselhydraulische B'B-Mehrzwecklokomotive für den schweren Rangier- und leichten Streckendienst, 1000-mm-Spur, gebaut von Thyssen Henschel für die TRC. Besonders interessant ist die Hakenkupplung.

3 Dieselelektrische Co'Co'-Streckenlokomotive (1067-mm-Spur), gebaut von Krupp, auf dem Werkgelände der Tazarabahn

4 Stirnansicht der Krupp-Lokomotive

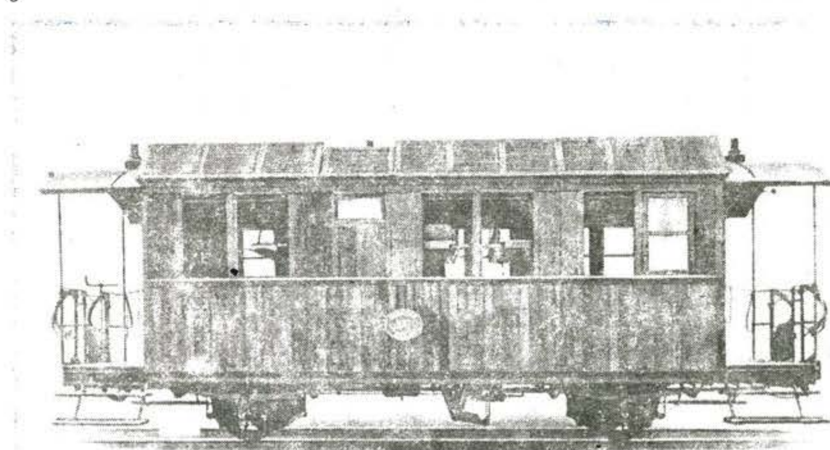
3



4



1916 wurden die Strecken stark beschädigt, wenn auch teilweise mit primitiven Mitteln, da es offensichtlich an geeignetem Sprengmaterial fehlte.
Lokomotiven, Wagen und Drehscheibenteile wurden an unterschiedlichen Stellen im Sand vergraben. Durch Zufall fand man 1954 in der Nähe von Dar es Salaam einen solchen Eisenbahnfriedhof.
Der Fortgang des Krieges beendete für die deutschen Kolonialherren die Verkehrserschließungsarbeiten und damit auch die umfangreichen Vorarbeiten für eine Südbahn. Sie kamen erst wieder 50 Jahre später unter gänzlich veränderten Voraussetzungen zustande.
Unter der englischen Mandatsmacht nannte sich die Eisenbahnverwaltung nun Tanganjika Railway (TR) und betrieb die Usambara- als auch die Zentralbahn. Auf dem vorhandenen Unterbau wurde von Tabora bis Bukeni (80,5 km) im Juli 1926 und bis Isaka (40 km) im November 1926 der Oberbau verlegt. Zum Einbau kamen Schienen der Zentralbahn, die man durch englische Profile ersetzte. Im Frühjahr 1927 wurde der öffentliche Verkehr bis Shinyanga (196 km) aufgenommen. Schon vor Isaka nahm die Linienführung einen anderen Verlauf als ursprünglich vorgesehen. Durch politische Veränderungen – Ruanda Burundi stand unter belgischer Verwaltung – bestand kein Interesse mehr an einem Anschluß zur Zentralbahn. In diesem Jahr hat der inzwischen selbständige Staat Ruanda Burundi Untersuchungen zum Anschluß an das Netz der TR eingeleitet. Zum damaligen Zeitpunkt wurde die 378 km lange Strecke nach Muansa am Victoriasee gebaut und am 15. August 1927 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Eine weitere Zweigbahn entstand ab 1929 von Manyoni nach Singida (115 km Länge, am 7. Juli 1932 eröffnet) und weiter nach Kinjangiri (38 km). Die gesamte Strecke wurde 1933 in Betrieb genommen. Entsprechendes Frachtaufkommen erhoffte man aus den Viehbeständen des etwa 300 000 Einwohner zählenden Gebietes. Außerdem war ein starker Personenverkehr zu erwarten. Bereits 15 Jahre danach wurde der Betrieb eingestellt, das Gleis abgebaut und der Unterbau zur Straße. Das betraf ebenfalls die 1931 gebaute und nur 20 km lange Strecke Msagli – Kongwa.
Am 24. Oktober 1985 hat Präsident Nyerere den Wiederaufbau der Strecke Manyoni – Singida, 115 km, bekanntgegeben.
Von den zahlreichen Projekten zur günstigsten Streckenführung zum Njassasee bzw. zum Anschluß an die Strecken der damaligen Rhodesien Railway blieb nur das kurze Stück Kilosa – Kidatu von 71 km Länge übrig.
Das Verkehrsaufkommen Ugandas teilten sich mehr oder weniger die Eisenbahnverwaltungen der Tanganjika Railways sowie die Kenia- und Uganda-Railways. Diese Situation führte immer wieder zur Konkurrenz und war für alle Beteiligten wenig fruchtbar. In den 30er Jahren kam es zur Annäherung der Standpunkte in allen strittigen Fragen. Daher konnte am 1. Mai 1948 die East African Railways & Harbours (EAR) gegründet werden. Die neue Gesellschaft übernahm nun den gesamten Eisenbahnbetrieb, die Schiffahrt auf den Seen mit dem Eisenbahnfährbetrieb auf dem Victoriasee sowie den Hafenbetrieb an den Seen und an der Küste des Indischen Ozeans. Umfangreiche Baumaßnahmen an Häfen und Eisenbahnstrecken trugen dazu bei, die Betriebsführung wirtschaftlicher zu gestalten. Schließlich führte das Ende der englischen Kolonialherrschaft in Ostafrika zur Bildung der unabhängigen Staaten Tanganjika, Kenia, Uganda und Zanzibar. Die Eisenbahnverwaltung blieb jedoch unverändert. Das bisher getrennte Netz der Kenia- und Uganda Railways mit der Strecke der Usambarabahn wurde 1963 mit der Zentralbahn durch die Verbindung Mnyusi – Ruvu geschlossen. Von Kaliua an der Zentralbahn baute man eine 199 km lange und 1950 eröffnete Nebenbahn nach Mpanda. Die EAR untersuchte erneut den Bau einer Südbahn in Tansania. Die dafür 1907 als Ausgangspunkte gewählten Häfen Lindi oder Kilwa entfielen zugunsten von Mtwara, da hier günstigere Tiefwasserverhältnisse vorhanden sind (Lindi: 18 km Pflanzungsbahn, 600-mm-Spur, 1914 gebaut, im ersten Weltkrieg von den Engländern auf 70 km bis Dunds verlängert, 1932 stillgelegt und abgebaut; Kilwa: geplante Südbahn nach Wied Hafen am Njassasee).
Die Streckenführung unmittelbar an der Küste bis Mikindani erwies sich als ungünstig. 1954 wurde die Strecke bis Nachingwea (200 km) mit einem von einer Dampflokomotive gezogenen Zug eröffnet. Eine Kuriosität, da ansonsten ausschließlich Diesellokomotiven und -triebwagen vorgesehen waren. Der Abtransport der Dampflokomotive erfolgte sofort nach der Eröffnung mit einem Schiff. Diese in erster Linie für den Transport von Erdnüssen projektierte Bahn erfüllte nicht die Erwartungen. Unwetterzerstörungen durch Springfluten im Küstenbereich waren Anlaß, die Strecke bald wieder stillzulegen. Gedanken, sie in das Netz der Tazarabahn einzubeziehen oder als Endstrecke überhaupt auszubauen und dabei von 1 000 mm auf 1 067 mm umzuspuren, scheiterten vor allem an den Kosten in der Nähe des Njassasees.
Aufgrund politischer Auseinandersetzungen zwischen den drei Staaten zerfiel auch die EAR.
Die am 21. Oktober 1977 neugegründete Tanzania Railways Corporation (TRC) stand vor erheblichen Problemen, da die Hauptverwaltung der ehemaligen EAR mit dem Sitz in Nairobi (Kenia) bewußt Rollmaterial abgezogen hatte. Der Zugverkehr zwischen Tansania und Kenia kam im Juli 1977 zum Erliegen. Erst 1985 wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.



5 Reisezugwagen Nr. 7 der OAEG, 1. und 2. Klasse, gebaut von MAN

Fahrzeugpark

Die Firma Phillip Holzmann & Co beschaffte von 1905 bis 1909 für den Streckenbau acht Bn2-Tenderlokomotiven von Henschel und als Gelegenheitskauf eine weitere gleicher Bauart von der „Maerkischen Locomotivfabrik" Schlachtensee, Baujahr 1893. Die Pufferbohlen der Lokomotive waren mit zwei Puffern für die Muldenkipper in Tieflage und einem Mittelpuffer für den normalen Wagenpark ausgerüstet. Gleich nach Baubeginn wurden von Henschel die ersten fünf Betriebslokomotiven der Bauart B'Bn4vt und 1908 weitere vier (1'B)Bn4vt-Maschinen geliefert. 1909 folgten vier 1'Dn2t- von

Orenstein & Koppel, von Henschel zwei D1'n2t- und von Borsig zwei 1'Dn2t- sowie nochmals drei 1'Dn2t-Tenderlokomotiven. Die letztgenannten Maschinen bezeichnete man als Einheitslokomotiven der ehemaligen deutschen Kolonie in Afrika, obwohl sie von ihren Vorgängern nur wenig abwichen. Im gleichen Jahr wurden von Orenstein & Koppel noch drei 1'Dn2t-Lokomotiven nach gleichen Normalien geliefert. 1910 baute Borsig nochmals vier Lokomotiven gleicher Bauart, und auch Hanomag stieg mit vier 1'Dn2t-Tenderlokomotiven in das Geschäft ein.
Maffei lieferte schließlich noch im gleichen Jahr vier Lokomotiven der Einheitsbauart. Von 1911 bis 1913 wurden erstmalig 1'Dn2-2'2'-Schlepptenderlokomotiven von Hanomag erworben. Für Streckenlängen bis zu 1 250 km waren die Tenderlokomotiven zur Beförderung durchgehender Züge wenig geeignet. Daher mußten Wasserwagen mit Aufsatzgittern für Holz ausgerüstet und als Zusatztender genutzt werden. Die OAEG verwendete als Brennstoff fast ausschließlich Holz. Für den geplanten Schnellzugdienst und den zu erwartenden Güterverkehr lagen unterschiedliche Vorschläge von mehreren Lokomotivenfabriken für Heißdampflokomotiven vor. Die Achsanordnung reichte von 2 B über 1C1, 2C, 2C1, 2D, 2D1 bis zu 1E1, letztere offensichtlich für den schweren Güterverkehr, den man aus dem Kartangagebiet erhoffte. Bis Kriegsausbruch, der auch die Weiterentwicklungen verhinderte, waren 64 Lokomotiven bei der OAEG in Betrieb.
Alle genannten Lokomotiven des Tanganjika Territoriums setzte 1923 1C1-Tender- und 1D1-Schlepptenderlokomotiven auf der Zentralbahn ein. Auch zwei D-Naßdampflokomotiven der Reihe G, ein unveränderter Nachbau einer Lieferung 1906 für Indien, waren in Betrieb. 1D1-Lokomotiven Reihe MK und 2D1-Maschinen der Reihe ML bzw. RV wurden wahrscheinlich für den bis etwa 1928 laufenden Schwerverkehr aus dem Kongo eingesetzt. Die schwerste jemals auf der Tanganjikabahn zum Einsatz gekommene Lokgattung war die 1930 in Dienst gestellte Reihe GA, eine 2'D1' + 1'D2'-Garrattlokomotive. Aus Indien übernahm man nach dem zweiten Weltkrieg vier 2C-Lokomotiven der Reihe BB, die sich aber auf diesem Streckenprofil nicht bewährten und kurz darauf außer Dienst gestellt wurden.
Da der besterhaltene Fahrzeugpark in Kenia verblieben war, konnten die einsatzfähigen Fahrzeuge auf dem 2 613 km langen Streckennetz der TRC nicht befriedigen. So mußte die Verwaltung neue Lokomotiven bestellen. Indien lieferte fünf überholte, ölgefeuerte Dampfloks der Southern Railway und 15 diesel-elektrische Streckenlokomotiven Klasse 73. Aus Kanada erwarb man mit Hilfe eines Kredits 20 diesel-elektrische Langstrecken-Lokomotiven der Klasse 88, und Thyssen (Henschel) baute 16 dieselhydraulische Mehrzwecklokomotiven mit je 560 kW. Aus Rumänien wurden 29 und aus England 20 Rangierlokomotiven erworben. Parallel begann der Bau bzw. Ausbau der Unterhaltungswerkstätten in Dar es Salaam, Morogoro und Tabora für Diesellokomotiven.
Der Wagenpark der Tanganjikabahn umfaßte neben zahlreichen Muldenkippern am Anfang 100 offene und 10 gedeckte zweiachsige Güterwagen. Sie hatten einen Raddurchmesser von 700 mm (ab 1910 800 mm) und waren mit Mittelpuffer und darunter angebrachter Schraubenkupplung ausgerüstet. Diese Kupplungen wurden 1910 versuchsweise durch Jannykupplungen (MCB-Klauenkupplung) ersetzt, wobei der Puffer wegfiel. Nach unterschiedlichen Angaben soll sich diese Kupplung nicht bewährt haben. Ihre restlose Einführung konnte nicht durchgesetzt werden. Nach Übernahme der OAEG in die Mandatsverwaltung wurden nach und nach alle Fahrzeuge auf die englische Hakenkupplung (ABC-Kupplung) umgerüstet.
Entsprechend den klimatischen Verhältnissen wurden Trinkwasserwagen zur Versorgung der Bautruppe in Steppengebieten mit unsicheren Wasserverhältnissen beschafft.

Fünf vierachsige GG- und 30 00-Wagen gehörten neben Rungenwagen, vier Kran- und einem Tiefladewagen für den Transport von Schiffskesseln ebenfalls zum Bestand. Alle Fahrzeuge hatten von Anfang an Vakuumbremsen oder Luftleitung. Dem Klima angepaßt waren die anfangs zwei-, später vierachsigen Personenwagen mit ihrem Doppeldach und Holzladen, die entweder auf das Dach geklappt wurden oder als Halbsonnenschutz vor den Fenstern dienten. Die Wagenwände waren taekholzfarben und die Dächer weiß gestrichen (zusätzlicher Sonnenschutz). Für den Überlandverkehr wurden zwei- und vierachsige Schlafwagen vorgehalten.
Außerdem gab es für den Gepäck- und Postverkehr kombinierte Wagen. Hinzu kamen zwei vierachsige und ein zweiachsiger Salonwagen für Revisionsfahrten. Die Reisezugwagen waren in drei Klassen eingeteilt, wobei die dritte Klasse über einfache Holzbänke oder keine Einrichtungen verfügte (Traglasten). In der zweiten Klasse gab es Rohrgeflechtsitze und in der ersten Klasse Lederpolsterung. Die Benutzung durch Europäer oder Afrikaner ergab sich von selbst aufgrund der Tarife, obwohl jedem alle Klassen offenstanden. Die Erneuerung des Wagenparks auf der Tanganjikabahn erfolgte mit den auf englischen Kolonialbahnen üblichen

6



7



Fahrzeugen, teilweise aber erst nach dem zweiten Weltkrieg.
Der Wagenpark mußte von der TRC nach dem Zerfall der EAR ebenfalls ergänzt werden. So wurden 1979 u. a. 100 Viehwagen, 85 Petroleumtankwagen, zehn Tankwagen für Düsenkraftstoff, fünf Flüssiggaswagen und fünf Kühlwagen aus Kanada geliefert. Großbritannien lieferte 510 Güterwagen in Sektionen, die erstmalig in den Werkstätten von Dar es Salaam zusammengebaut wurden. Auch Schweden beteiligte sich an der Lieferung mit 28 Reisezugwagen zweiter Klasse. Weitere 50 Reisezugwagen kamen ebenfalls aus Großbritannien. Bis 1968 waren alle Waggons von der Vakuumbremse auf Druckluftbremse umgerüstet worden, um die Schwierigkeiten bei der Wagenüberstellung auf den Strecken der Zentralbahn (Kenia) und Uganda (Usambarabahn) zu beseitigen. Für das Bewegen schwerer Lasten wurde außerdem in Großbritannien ein Dieselkranwagen sowie sechs leichte Kranwagen bestellt.

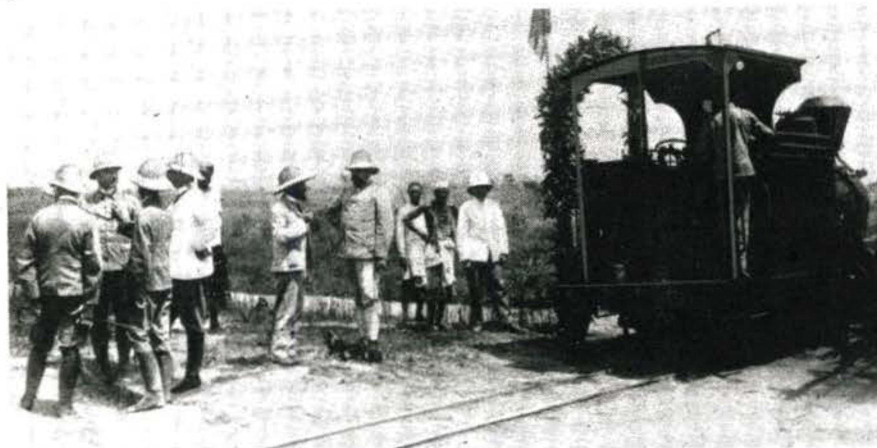
Uhurubahn – Friedensbahn

Am 26. April 1964 wurde die Vereinigte Republik Tansania aus der Inselrepublik Zanzibar und der Republik Tanganjika gegründet. Sambia, das ehemalige Nordrhodesien, erklärte die Republik unter Präsident Kurunda. Südrhodesien dagegen mußte den schweren Weg von der englischen Kolonie über das Schmits-Regime zum heutigen Simbabwe gehen. Zum damaligen Zeitpunkt war die Volksrepublik Moçambique noch portugiesische Kolonie.
Sambia mit seinem an der Weltwirtschaft hohen Anteil an der Kupfergewinnung war nun verkehrlich abgeschnitten und bedroht. Um die Transporte nicht von den unter rassistischem Einfluß stehenden Staaten oder Kolonien durchführen zu lassen, blieb nur der Bau einer neuen Verkehrsverbindung nach Tansania. Vorerst wurde das Straßennetz verbessert. Es war allerdings größtenteils nur außerhalb der Regenzeit befahrbar. Eine italienische Firma baute zur Erdölversorgung eine kleine Pipeline. Dieser Verkehrsträger fiel gleichfalls unter den Begriff „Tanzam". Inzwischen wurde der Bau einer Eisenbahn vom sambischen Netz zur Nordgrenze und weiter durch den Süden von Tansania zur Küste des Indischen Ozeans geplant. Die Weltbank verweigerte die für den Bahnbau erforderlichen Kredite. Westliche Experten hatten die Bauzeit für die 1 860 km lange Strecke durch Urwald, Steppe, Hochgebirge und über Flüsse auf 15 Jahre veranschlagt und ihre Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt. Sie schlugen den weiteren Ausbau der Straßen vor.
Ein außerordentlich günstiges Kreditangebot der Volksrepublik China, dazu die Versicherung, die Bahnlinie in einem viel kürzeren Zeitraum zu bauen sowie den Fahrzeugpark und alle technischen Ausrüstungen von der Schiene bis zu den Sicherungsanlagen zu liefern, löste das Problem. Der dazu gewährte zinslose Kredit umfaßte 400 Mill. Dollar, der innerhalb von 30 Jahren rückzahlbar ist (1983–2013). Bevorzugt wird Elfenbein in Zahlung genommen. Die Befürchtung, daß durch den Bahnbau der Bestand an Elefanten in Tansania stark dezimiert würde, hat sich glücklicherweise nicht bestätigt. 28 Prozent des gesamten Territoriums stehen unter Landesschutz. Strenge Jagdgesetze garantieren den Wildbestand, der wirtschaftlichen Nutzen bringt.
Von 1968 bis 1969 wurden bereits Vorarbeiten für die 1 860 km lange und in Kapspur vorgesehene Strecke von Dar es Salaam (Tansania) nach Kapiri Mposhi (Sambia) von chinesischen Technikern übernommen. Am 26. Oktober 1970 konnte der Grundstein zum Bau der "Tanzam", wie man diese Eisenbahn anfangs ebenfalls nannte, in Dar es Salaam gelegt werden.
Die ursprünglich geplante Fortsetzung der ehemaligen EAR-Strecke von Kitadu mit der Umspurung des Abschnittes Kitadu – Dar es Salaam auf 1 067 mm hätte entweder das restliche 1000-mm-Spur-Netz getrennt oder die Umspurung bis Kenia und Uganda bedeutet.
Der direkte Streckenbau bis Dar es Salaam unter Berührung von Kitadu ermöglichte den Beginn der Arbeiten in drei Richtungen. Er brachte der EAR monatlich bis zu 30 000 t zusätzliches Transportgut an Bau- und Eisenbahnmaterial. Die Bauarbeiten schritten sehr schnell voran, so daß schon Ende 1971 die ersten 500 km von Dar es Salaam bis Mlimba eröffnet werden konnten. Etwa 14 000 chinesische Techniker und Arbeiter sowie 26 000 Afrikaner arbeiteten an der schnellstmöglichen Fertigstellung der gesamten Strecke. Auf der eingleisigen Bahn entstanden im Abstand von 20 km Kreuzungsbahnhöfe von 600 m Länge. Das Betonschwellengleis (45 kg pro Meter Schiene) wurde für eine Achsfahrmasse von 20 t

8



9

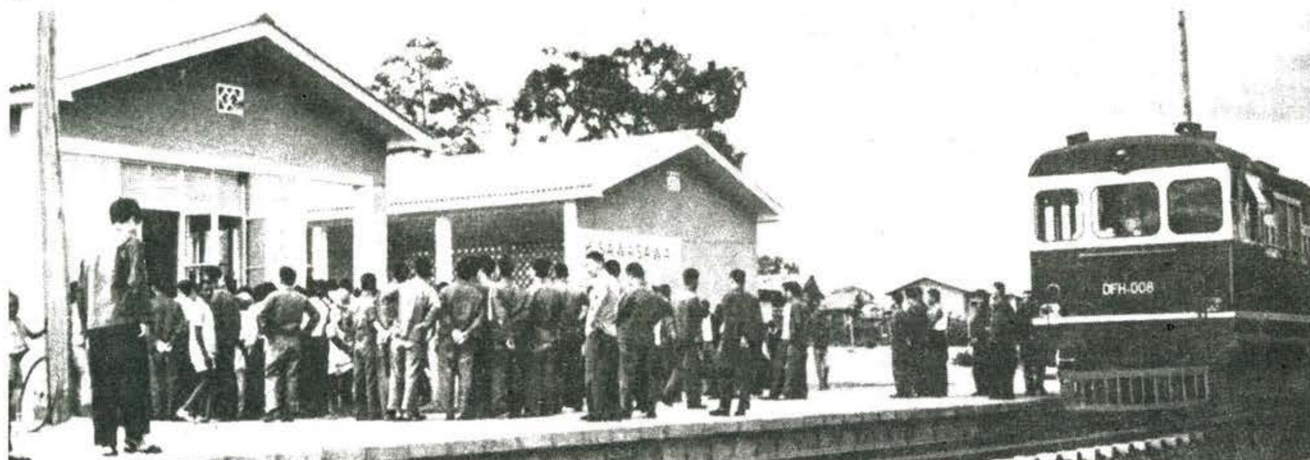


6 Kombinierter Post- und Gepäckwagen, Rw Posti Nr. 203, der OAEG, gebaut von MAN

7 Vierachsiger gedeckter Güterwagen mit 20,4 m² Bodenfläche und 20 000 kg Lademasse, gebaut von der HAWA (Hannoversche Waggonfabrik AG) für die OAEG

8 Vierachsiger offener Güterwagen mit Bremserbühne und Janny-Kupplung, 26,2 m² Bodenfläche, 20 000 kg Lademasse, gebaut von der HAWA für die OAEG

9 Eröffnung des ersten Streckenabschnittes der Lindibahn 1914, 600-mm-Spur, B-Tenderlokomotive, gebaut von A. Borsig



10 Die neueröffnete Station Kisawasawa der Tazarabahn in Tansania

Fotos: Werkaufnahmen Krupp (3 und 4) sowie Thyssen Henschel (1), Sammlung des Verfassers (2 und 5 bis 9)

ausgelegt und in einem Schotterbett befestigt. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 260 m.
Nach den Flachlandstrecken begann bei Mlimba eine 546 km lange Gebirgsstrecke, deren höchster Punkt, 2 960 m, zwischen Makumbako und der Grenze zu Sambia mit einer Maximalneigung von 12,5 ‰ überwunden wurde. 25 kleine und fünf große Brücken sowie 20 Tunnel mit Längen von 20 m bis 125 m mußten oft im unwegsamen Gelände errichtet werden. Am 21. Oktober 1974 rollte der erste Zug über die Gesamtstrecke, zwei Jahre früher als ursprünglich geplant.
Obwohl noch nicht alle Anlagen fertiggestellt waren (vorerst Verwendung von Holzschwellen, fehlender Ausbau der 147 Bahnhöfe), konnte dennoch am 7. Juni 1975 der planmäßige Personen- und Güterverkehr aufgenommen werden. Im ersten Betriebsjahr wurden 85 000 Reisende und 1,1 Mill. Tonnen Güter befördert. Die Reisezeit zwischen Dar es Salaam und Kapiri Mposhi beträgt für die 1 860 km etwa 50 Stunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Fahrzeit soll künftig auf 36 Stunden gesenkt werden.
Aus der Volksrepublik China wurden 20 DH-Lokomotiven mit 1 900 PS, 102 DE-Lokomotiven mit 2 000 PS und 38 Rangierlokomotiven mit 1 000 PS, eine Anzahl Schienenbusse, 2 100 Güterwagen verschiedener Gattung sowie 100 Reisezugwagen beschafft.
Zur Unterhaltung des rollenden Fahrzeugparks existieren auf sambischem Gebiet in Mpika, Kasama, Nakonde und Kapiri Mposhi Werkstätten.
Bis 1978 waren chinesische Eisenbahnfachleute in allen Bereichen der Technik sowie des Betriebs- und Verkehrsdienstes eingesetzt, die gleichzeitig Afrikaner ausbildeten. Die 1975 gegründete Tanzania Zambia Railway Authority und die in der Abkürzung als Tazara Railway bezeichnet wird (zum besseren Unterschied zu „Tanzam"), wird nicht gemeinsam mit der Tansania Railway Coperation betrieben.
Wie sehr die neue Eisenbahnverbindung das damalige Regime in Rhodesien störte, zeigte der Anschlag eines Spezialstoßtrupps auf die Brücke über den Chambeshi-Fluß am 12. Oktober 1979. Die Sprengung der Brücke hatte in der Tat erhebliche Schwierigkeiten in der Versorgung Sambias zur Folge. Außerdem zerstörte das Hochwasser verschiedene Dämme, und Termiten fraßen die ungetränkten Schwellen. Wieder halfen chinesische Fachleute. In 15monatiger Arbeit wurden die Brücke instand gesetzt, die Trasse verbessert, das Werkstättenwesen ergänzt und die Leistungsfähigkeit der Diesellokomotiven erhöht. Außerdem beschaffte die Tazara Railway aus der Bundesrepublik Deutschland 14 dieselelektrische Co'-Co'-Lokomotiven von Krupp mit einer Leistung von 2 360 kW (Antriebsart General-Elektrik und Dienstmasse je 120 t). Diese Lokomotiven kommen vorwiegend auf den Gebirgsstrecken zum Einsatz und tragen wesentlich zur Stabilisierung des Betriebes bei.
Die Strecke Dar es Salaam–Kapiri Mposhi ist der nördlichste Teil eines zusammenhängenden Kapspurnetzes und ließe nach Lösung der politischen Probleme in Südafrika eine direkte Verbindung Kapstadt–Dar es Salaam zu. Neben den Transitaufgaben der Tazara, vornehmlich Kupfertransporte aus Sambia zu übernehmen, erschließt die neue Bahn einen großen Teil des Südens in Tansania.

Zanzibar

Auf der der Küste vorgelagerten Insel Zanzibar existierte ebenfalls eine öffentliche Eisenbahn. Dabei handelte es sich um eine in 914-mm-Spur angelegte Dampfstraßenbahn. Sie verkehrte vom Hafen nach Bububu und wurde 1905 gebaut. Bn2-Tenderlokomotiven zogen vier bis fünf Personenwagen mit seitlichem Sonnenschutz aus gestreiftem Markisenstoff. Die Strecke hatte zumindest teilweise einen eigenen Bahnkörper. Mittels Vollwandträgerbrücken auf gemauerten Pfeilern wurden Bachläufe überbrückt.
Die Strecke wurde wahrscheinlich im Jahre 1931 stillgelegt.

Quellenangaben

(1) Hill, M. F.: Permanent Way: Volume II; The Story of the Tanganjika Railways Verlag: EAST AFRIKAN RAILWAYS and HARBOURS Nairobi Kenia 1957
(2) Ramaer, R.: STEAM LOCOMOTIVES of the EAST AFRICAN RAILWAYS 1974 Verlag: NEWTON ABBOT London North Pomeret Vancouver
(3) Talbot, E.: STEAM from KENYA to the CAPE Verlag: OXFORD PUBLISHING & Co. Oxford 1975
(4) Fuchs, P.: Beihefte zum Tropenpflanzer: „Wirtschaftliche Eisenbahnerkundungen im mittleren und nördlichen Deutsch Ostafrika 1907"
(5) Fuchs, P.: Die wirtschaftlichen Erkundungen einer ostafrikanischen Südbahn, 1905
Verlag: Kolonialwirtschaftliches Komitee, Berlin
(6) Dr. Ing. Remy: Archiv für Eisenbahnwesen 1929–1937 Die Verkehrsentwicklung in den deutsch afrikanischen Kolonien unter der Mandatsherrschaft
Verlag: Julius Springer, Berlin 1940
(7) Dr. Ing. Remy: Afrika: Die Eisenbahnen im Rahmen des afrikanischen Gesamtverkehrs Verlag: W. De Gruyter & Co, Berlin 1943
(8) Sölch, W.: KAP KAIRO Verlag: Alba Publikation Alf Teloeken GmbH & Co Düsseldorf 1985
(9) Small, C. S.: Far Wheels; A RAILROAD SAFARI Verlag: Cleaver Hume Press Ltd Simmons Boardman Publishing Corporation New York 1959
(10) Röhr, G.: Die Eisenbahnen im ehemaligen Deutsch Ostafrika Verlag: G. Röhr Krefeld 1970
(11) Oechelhaeuser, W.: Die Deutsch Ostafrikanische Centralbahn Verlag: Julius Springer Berlin 1899
(12) Schötzki, H.: 50 Stunden auf der TAZARA, Eisenbahn-Jahrbuch 1984, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin
(13) Prof. Dr. H. Meyer: Die Eisenbahnen im tropischen Afrika, Verlag von Duncker & Humbolt, Leipzig 1902
(14) Bernhard: Der Eisenbahnbau in Deutsch Ostafrika Verlag von Leonhard Simion 1898
(15) – : Die Eisenbahnen Afrikas, Reichstagsvorlage 1907 Denkschrift.
(16) Dr. O. Bongard: Die Studienreise des Staatssekretärs Dernburg nach Deutsch Ostafrika, Verlag W. Süsserott, Berlin 1903
(17) Balzer, F.: Die Kolonialbahnen, Göschen'sche Verlagshandlung Berlin, Leipzig, 1916
(18) Lok-Magazin Nr. 61., 74, 123, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart
(19) Verkehr in Afrika, Schriftenreihe Herausgeber: G. Röhr, Krefeld
(20) Karte von Tansania 1: 2 000 000, Moskau 1982
(21) weitere Unterlagen aus der Sammlung des Verfassers

Hochgebirgsbahn in Armenien

Die 69 Kilometer lange Eisenbahnlinie zwischen den Städten Idshewan und Rasdan ist Anfang August in Betrieb genommen worden. Sie stellt mitten durch Hochgebirgsland des Kaukasus die kürzeste Schienenverbindung mit den Republiken Georgien und Aserbaidshan her. Mehrere Tunnel mit einer Gesamtlänge von 16 Kilometern waren in den Fels zu treiben und 20 Brücken zu errichten.
me

Testanlage für Metrozüge

Eine Testanlage für Metrozüge soll in der Nähe von Kalinin entstehen. Dieser Bau ist notwendig, da für die Erprobung derzeit nur wenige Strecken des Moskauer Metronetzes während der kurzen nächtlichen Ruhepause genutzt werden können.
me

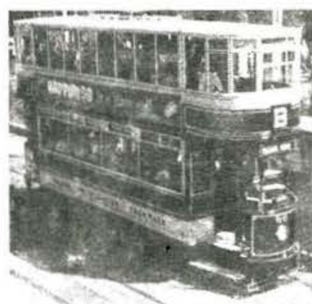
Von Titograd nach Albanien

Ein 25 Kilometer langer Eisenbahnabschnitt von der jugoslawischen Stadt Titograd zur Grenze Albaniens wurde am 6. August übergeben. Er schließt an die bereits früher fertiggestellte 35 Kilometer lange Strecke von der Grenze zur albanischen Stadt S'hkodra an. Der Anschluß an die anderen europäischen Eisenbahnen ermöglicht es Albanien, einen Teil seiner Exporte und Importe auf die Schiene zu verlagern. Die Staatliche Albanische Eisenbahn war 1985 dem Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) beigetreten.

Albanien hat rund 400 Kilometer Eisenbahnstrecken. In der Vorkriegszeit gab es lediglich eine Schmalspurbahn. 1947 wurde die erste Strecke von 43 Kilometer Länge in Betrieb genommen. Heute sind unter anderem die Städte Tirana, Durrësi, Elbasani, Pogradeci, Lushnja, Fieri, Ballshi, Lezha und Shkodra an das Eisenbahnnetz angeschlossen.
me

Englands einzige Straßenbahn

Die am Strand von Blackpool entlangführende Strecke von elf Kilometer Länge ist eine Attraktion für Großbritanniens Freunde alter Verkehrsmittel: Hier fährt heute die einzige Straßenbahn des Vereinigten Königreiches. Der 150 000 Einwohner zählende Ort an der Irischen See



hat jährlich mehr als acht Millionen Besucher. Die Straßenbahn hat sich dabei als ein Beförderungsmittel gezeigt, daß rasch, relativ preiswert und ohne Umweltbelastung eine Vielzahl von Fahrgästen transportieren kann. Für die „Oldtimer"-Fans sind vor allem die unterschiedlichen älteren Wagentypen von Interesse, die 1985 an die exakt hundertjährige Geschichte der Blackpooler Straßenbahn erinnerten. Die Palette der Fahrzeuge reicht vom alten Doppeldecker mit offenem Verdeck über einen Dampfer auf Rädern bis zu modernen Schnellstraßenbahnen. Das traditionelle Verkehrsmittel bietet alljährlich von Ende August bis Ende Oktober den Gästen eine gute Möglichkeit zur Besichtigung der weltberühmten Illumination der Strandpromenade. Beliebt ist zu diesem Anlaß eine Fahrt mit dem mit farbigen Glühbirnen versehenem „Blackpool Belle", einem mit Parkbänken bestücktem Flachwagen.

Text und Fotobeschaffung: M. Radloff, Berlin

Lokeinsätze

Est Zwickau
Lokbestand: 50 1849 (Tr), 2652 (z), 3145 (Hzl), 3551, 3659, 3698 (ex KMSt)
Umlauf (KBS 450): Zw (54307) 10.23, 10.53 Fährbrücke 11.02, 11.29 Aue 11.42 (Vorspann), 12.05 Sb; Sb (66328) 13.00, 13.18 Aue 14.21, 14.55 Wilkau-H. 15.14, 15.33 Zw.
Legende: Zw – Zwickau, Sb – Schwarzenberg.

Bw Salzwedel
Lokbestand: 50 3559, 3535 (Hzl), 3618 (E) (alle ex Halberstadt), 3652 (ex Güstrow/Raw), 52 8018, 8140, 8164, 8172, 8179 (alle k), 8131 (n. Bw Brandenburg)
Umlauf: Im dreitägigen „Mischplan" läuft eine Dampflok nach Stendal und Wittenberge mit.
MR (Oktober)

Bw Glauchau und Est Rochlitz
Lokbestand: 50 2146 (z), 50 3516 (k), 3519 (ex KMSt), 3529 (k), 3523 (k in Wernshausen), 3563 (ex KMSt), 3576 (k), 3616 (ex KMSt), 3657, 3666, 3670 (ex KMSt), 3671 (Raw), 3672 (k), 3697 (k), 58 3047 (Tr), 3049 (Raw/Dsp.), 86 1333 (Hzl).
Umläufe (KBS 410, 419, 432): Zw (Lzv) 8.00, 8.15 Gl; Gl (58354) 11.32, 12.47 Ro; Ro (56355) 14.24, 15.35 Gl; Gl (P19736) Pe; Pe (65367) 17.10, 17.42 Gl; Gl (Lzz) StE; StE (65219) 10.00, Oe 10.30; Oe (70931) 11.11, Sto 11.32; P19666, P17698, P17697; Oe (59360) 17.54, 18.30 Gl.
Abweichungen Sa und So: Oe (70945) 11.22, 11.30 Lu; Lu (70946) 12.08, 12.25 Oe, Oe (65320) 13.26, 13.45 StE; StE (65323) 14.38, 15.00 Oe; Oe (70947) 16.30, 16.40 Lu; Lu (70948) 18.30, 18.40 Oe; Oe (51332) 19.36, 19.55 Gl.
Ro (P17751) KMSt; KMST (P17754) Ro; Übergabe nach Narsdorf und zurück; Ro (Lzz) 10.10, 10.30 Co; Co (56353) 11.29 (oft 30 min vor Plan!), 13.01 Gl; Gl (65364) 14.40, 17.22 Ro; Ro (65374) 19.01, 19.45 Gb; Gb (65375) 21.17, 22.27 Ro.
Legende: Zw – Zwickau, Gl – Glauchau, KMSt – Karl-Marx-Stadt, Ro – Rochlitz, Co – Colditz, Oe – Oelsnitz, Lu – Lugau, Gb – Großbothen, StE – St Egidien, Sto – Stollberg, Pe – Penig.
Mi (September, Oktober)

Est Annaberg-Buchholz
Neben den genannten Reisezügen auf der *KBS 453* werden bis zum 31. 12. 1986 auch folgende Güterzugleistungen mit der 86 1501 erbracht (86 1001 defekt abgestellt): Sch (61923) 8.19 (So 8.00), 8.39 (So 8.20) Cr; Cr (61922) 9.33 (So 8.52), Sch 9.53 (So 9.13); Sch (61965) 10.48, 11.09 ABS; KWF, ABS (Lzz) Sch; Sch 19.39 (61969), 20.00 ABS; ABS (Lrz16642) 20.21, 20.26 ABunt; ABunt (Lzz) 20.29, 20.43 TW; TW 21.02 (Schiebelok 53365), 21.36 ABS.
Legende: Sch – Schlettau, Cr – Crottendorf, ABS – Annaberg-Buchholz Süd, ABunt – Annaberg-Buchholz unt. Bf., KWF – Kohle, Wasser, Feuer in ABS, TW – Thermalbad Wiesenbad.
RM (September)

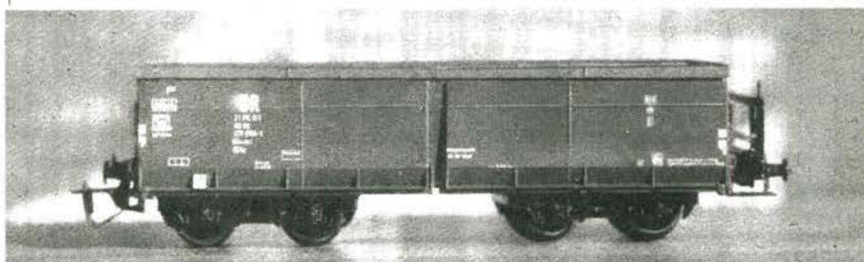
BR 52 Altbau
Die letzten Einsätze der Altbau-Gattung erbringen derzeit (Oktober) die 52 5448 und 52 5660 in den Plänen des Bw Engelsdorf und vor Sonderzügen sowie gelegentlich Güterzügen die Berliner 52 6666. Alle anderen Maschinen sind abgestellt oder dienen noch zu Heizzwecken.
Bw Wustermark: 52 1662, 2751 (KF); *Bw Berlin-Schöneweide:* 52 1360 (KF 7. 6. 86), 52 4966 (KF 21. 9. 86, evtl. verlängert), 6666 (Tr); *Bw Falkenberg:* 52 5679 (KF), *Bw Engelsdorf:* 52 5448, 5660, *Bw Altenburg:* 52 1538 (KF), 6404 (KF); *Bw Zittau:* 52 5137 (KF); *Bw Bautzen:* 52 4924 (im Bww Löbau); *Bw Cottbus:* 52 5548, 6721 (in Est Luckau); *Bw Frankfurt (Oder):* 52 2195 und 4926 Abgabe an LPG Werneuchen. (KF – Kesselfrist abgelaufen)

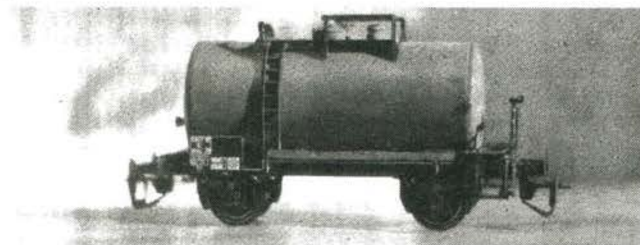
Est Löbau
Lokbestand: siehe „me" 7/86 Bw Bautzen.
Umläufe (KBS 240, 250, 252): Lö (65231) 7.18, 8.57 Hh; Hh (65232) 10.14, 10.47 Lö; Lö P17863 Ow; Ow P17868 Lö; Lö (Lzz) 16.37, 16.59 Bz; Bz (54209) (17.52), 18.51 Shp; Lö P17841 Ebs; Ebs P17842 Lö (u. Schlußlok BR 52!); Lö (Schiebelok 76221) 7.37, 7.46 Gr; Gr (Lzv) 7.51, 7.59 Lö; Lö (65221) 8.20, 9.59 Sfh; Sfh (65222) 10.38, 12.44 Ebs; Ebs (65224) 13.43, 14.09 Lö; Rangierdienst Lö; Lö (65223) 17.56, 18.51 No; No (65228) 19.54, 21.48 Lö; Bz (64222) 7.59, 9.34 Kwt; Kwt (64227) 11.07, 12.47 Bz; Bz (54205) 17.25, 18.53 Lö; Lö (65233) 19.21, 21.04 Hh; Lö (54208, mit Schiebelok BR 52!) 23.33, 0.00 Bz. In der kalten Jahreszeit werden auch Reisezüge in Löbau vorgeheizt.
Legende: Lö – Löbau, Hh – Herrnhut, Ow – Oberoderwitz, Bz – Bautzen, Shp – Schlauroth, Gr – Großschweidnitz, Ebs – Ebersbach, Sfh – Seifhennersdorf, Kwt – Königswartha, No – Niedercunnersdorf.
Re (Oktober)

Est W.-P.-Stadt Guben
Lokbestand: 44 1251, 1301, 2196 (ex Saalfeld), 2324 (ex Saalfeld) (alle k),
52 8008, 8036, 8085, 8116, 8190 (alle k), 8090 (Raw), 8110 (Hzl), 8121 (E).
Lach (Oktober)

Horst Thieme, Dresden

1

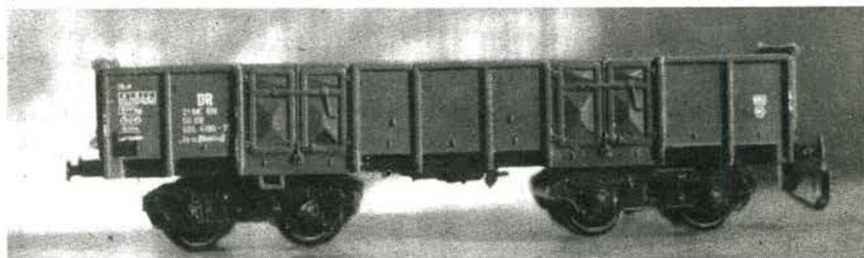




1 Dieser Selbstentladewagen entstand aus einem OO-Wagenmodell des VEB BTTB

2 Zweiachsiger Kesselwagen mit Bremserbühne

3 Umbau-Eaos

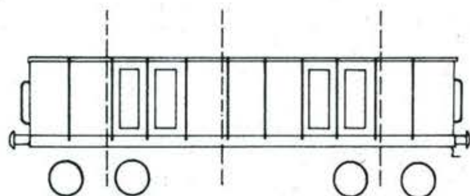


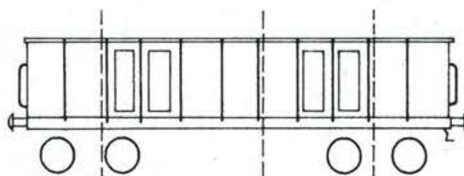
Güterwagen-Umbauten in der Nenngröße TT

Seit Jahren werden im Handel – in den sogenannten An- und Verkaufseinrichtungen – auch Lokomotiv- und Wagenmodelle in den Nenngrößen H0 und TT (zu herabgesetzten Preisen) angeboten. Manchmal weisen diese Wagen auch Beschädigungen auf, so daß sie sich aber für den Umbau eignen. Die nachfolgend vorgestellten Güterwagen wurden aus solchen „Schadwagen" gefertigt, und die einzelnen Umbauanleitungen sollen nur als Anregung dienen, das eine oder andere Modell selbst zu bauen ...

Aus einem OO-Wagen entstand ein

4





Selbstentladewagen, wie er beim großen Vorbild von der SDAG Wismut verwendet wird und in Ganzzügen verkehrt. Der 00-Wagen ist vor dem Umbau zu demontieren und sein Wagenkasten mit der Laubsäge (feines Blatt!) im oberen Teil entsprechend dem „Wismutwagen" zu kürzen (s. Abb. 1). Neu einzukleben sind die Seitenklappen sowie ein neuer Wagenboden aus Kunststoff. Er sitzt auf dem Wagenunterboden auf und verfügt über die Lager für die Drehgestelle. Da die Bremserbühne an meinem Modell fehlte, verwendete ich den Einstiegtritt eines alten AB 4 üpe-Schnellzugwagens. Das Geländer entstand aus Teilen des VERO-Beutels „Brückengeländer".

Der zweiachsige Kesselwagen basiert auf einem vierachsigen Kesselwagen. Um den Wagen zu demontieren, müssen alle Klebestellen vorsichtig gelöst werden – auch die Stirnwände des Kessels! Danach ist der Kessel beidseitig so zu kürzen, daß eine Befestigungsöffnung für den Laufsteg entfällt. Danach muß man die Kesselstirnwände wieder einkleben und den Kessel auf ein zweiachsiges Güterwagengestell aufsetzen. Hierbei wird an den Längsseiten zwischen Kessel und Wagen eine Verkleidung (Kunststoffstreifen) entsprechend dem Vorbild eingeklebt. Nach diesem Arbeitsgang erhält das Modell eine „tankgraue" Farbgebung für Kessel und Seitenverkleidung. Über den Puffern ist des weiteren die Bremserbühne zu befestigen. Beiderseits des Füllstutzens auf dem Kessel sind außerdem Laufbohlen, Geländer und Leitern anzubringen. Hier gibt es bei den DR-Kesselwagen die verschiedenartigsten Ausführungen. Zuletzt sind am Wagenlängsträger die Beschriftungsfelder sowie unterhalb des Langträgers die Armaturen für die Kesselentleerung und die Bremsanlage eines vierachsigen Kesselwagens anzukleben.

Der vierachsige offene *Güterwagen Eaos* wurde aus zwei zweiachsigen offenen Güterwagen gebaut und stellt eine reizvolle Modellvariante zum neuen Wagen des VEB BTTB dar. Zuerst müssen die Wagenkästen entfernt werden. Die Untergestelle kann man später für andere Wagen verwenden. Die beiden Wagenkästen sind so zu trennen, daß die erforderlichen Wandteile (entsprechend Skizze, Abb. 4) mit den dargestellten Klebestellen entstehen. Wenn man diese Arbeit sorgfältig ausführt,

5



4 Und so werden die einzelnen Seitenwandteile zum Ende zusammengefügt

5 Ein Tip am Rande: W50 mit Sattelauflieger und Container

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Dietmar Heine (DMV), Jena

Die H0/H0$_e$-Gemeinschaftsanlage „Bärenwalde"

Die Arbeitsgemeinschaft 4/3 „Saaletal" in Jena konnte in diesem Jahr auf ihr 37jähriges Bestehen zurückblicken. Bisheriger Höhepunkt auf dem Gebiet des Anlagenbaues war die 1974 erstmals gezeigte Nachbildung des Bahnhofs Camburg. Diese H0-Anlage (13 m × 2,50 m) begeistert immer wieder durch ihre vorbildgetreue Gestaltung und das interessante Geschehen eines „Traktionswechselbahnhofs".
Die Jugendlichen unserer AG zog es beim großen Vorbild aber nicht nur an die Saalbahn und im Modellbau an unsere Großanlagen aller Nenngrößen. – Sie entdeckten ihr Herz für die Schmalspurbahn. An unzähligen Wochenenden ging es deshalb mit Motorrad oder Moped durchs sächsische Land sowie durch den Harz, wo hunderte Meter Film belichtet wurden. Dies mußte sich natürlich irgendwann auch im Anlagenbau widerspiegeln ...
So zeigte Andreas Zaumseil in der Herbstausstellung 1980 erstmals seine H0$_e$-Heimanlage mit den Abmessungen 2,10 m × 1,20 m. Und er hatte damit seiner Vorliebe für sächsische Schmalspurstrecken und wohl auch für das Sortiment von „technomodell" einen beispielhaften Akzent gegeben. Später ging diese Heimanlage in das Eigentum der AG über, ja sie wurde der Grundstock für die heutige Gemeinschaftsanlage. Von Jahr zu Jahr kamen neue Anlagenteile hinzu. Erst 1984 der Regelspurteil, womit jetzt die Anlage die stolzen Abmessungen von 10,60 m Länge und 1,50 m Breite aufweist.

Zum Anlagenmotiv
Die Schmalspuranlage „Bärenwalde" entstand entsprechend der ehemaligen sächsischen Schmalspurstrecke Wilkau-Haßlau – Carlsfeld unterer Streckenabschnitt bis Rothenkirchen (KBS 451). In Anlehnung an das Vorbild wurde der Bahnhof Bärenwalde sowie ein typischer Streckenabschnitt im Mittelgebirgsvorland nachgebildet. Hierzu gehören der „Haltepunkt Stützengrün" ebenso wie die zahlreichen Anschlußgleise einer Fabrik, in einen Steinbruch, in eine Kohlehandlung, aber auch die Holzverladung Schmalspur-Regelspur.
Oft wiederholt sich das Motiv „Schmalspurbahn kreuzt Bach", doch immer handelt es sich um verschiedene typische Brückenkonstruktionen. Die meisten erinnern uns dabei an die Strecke Wolkenstein – Jöhstadt (KBS 422).
Der Gemeinschaftsbahnhof „Wildenthal" hat kein Vorbild, seine Lage entspricht jedoch typischen Bedingungen, wie wir sie im Mittelgebirge finden: in einem Einschnitt – Stadt und auch Empfangsgebäude liegen höher als der Bahnhof.
Hier finden wir auch alle Berührungspuntke Regelspur-Schmalspur wie einen gemeinsamen Bahnsteig, Lokeinsatzstelle mit je einem Lokstand für Regelspurlok und Schmalspurlok (im Schuppen), Kreuzung beider Spurweiten im Nebengleisbereich, Aufrollrampe für regelspurige Wagen auf Rollwagen usw. In der Wendeschleife der Regelspur liegt der Bahnhof „Barthmühle". Hier gibt es einen weiteren Berührungspunkt beider Spurweiten: die Holzverladung.

Aufbau der Anlage
Der Schmalspurteil besteht aus neun Anlagenteilen. Die Rahmen stehen auf Vierkanthölzern, die beim Transport gleichzeitig als Transportrahmen dienen. Dabei sind immer zwei Rahmen mit der Landschaft nach innen verschraubt. Jeder Rahmen ist komplett verdrahtet und über Mehrfachsteckverbinder mit dem Schaltpult verbunden. Diese Bauweise gestattet es, die Anlage ständig erweitern zu können oder Teile auszutauschen. Somit sind auch verschiedene Kombinationsmöglichkeiten entsprechend der Aufstellfläche möglich.
Der Regelspurteil befindet sich auf zwei Platten von je 2,00 m × 1,40 m. Alle Anlagenteile wurden so gestaltet, um alle Seiten als Sichtflächen einsetzen und somit auf eine Hintergrundkulisse verzichten zu können. Dies ist nicht zuletzt auch deshalb erforderlich, weil wir die Anlage in der Mitte unseres Ausstellungsraumes aufstellen, damit sie die Besucher von allen Seiten betrachten können. Insgesamt sind drei Schaltpulte vorhanden; die Elektrik wurde bewußt einfach aufgebaut, um sie auch für die Jugendlichen überschaubar zu halten.
Als Gleismaterial verwendeten wir Modellgleis mit Neusilberprofil, für die Schmalspur Schwellenband und Weichenbausätze von „technomodell". Als Weichenantriebe nutzen wir mit einem Stellhebel und Stellbolzen versehene Relais vom VEB Berliner TT-Bahnen. Ein

Fortsetzung auf Seite 18

---

dann läßt sich jede Seite des Wagenkastens mit drei Klebestellen zusammenfügen. Dies kann so gründlich erfolgen, daß die Klebestellen kaum sichtbar sind und somit die originale Fargebung und Beschriftung bestehen bleiben. Danach sind das Untergestell eines vierachsigen Güterwagens und ein Wagenboden einzupassen und einzukleben. Hierbei wird man bemerken, daß der Wagenboden (bedingt durch die Drehgestelle) zu hoch liegt. Dies fällt jedoch nicht sehr auf, wenn man den Wagen mit Kohle belädt. Unter dem Wagenboden kann man ggf. zusätzlich eine „Bremsanlage" montieren.
Abschließend noch ein Hinweis für den Bau eines *W 50-Sattelaufliegers mit Container*. Ein solches Fahrzeug erscheint realistischer als das im Handel angebotene Fahrzeug mit zwei Containern. Benötigt werden hierfür ein Modell des W 50, eine W 50-Zwillingsachse, ein Container sowie einige Teile eines alten Zeuke-Güterwagenuntergestells. Die Arbeitsgänge sind: Pritsche demontieren, Fahrzeugchassis kürzen, Chassisrückteil mit Rückleuchten abtrennen. Aus den oben angefallenen Güterwagen-Teilen Sattelauflieger fertigen, Chassisrückteil an Sattelauflieger kleben und Container aufsetzen.

2. Advent: Modellbahn im Fernsehen
Kurz vor Redaktionsschluß erfuhren wir, daß das DDR-Fernsehen am 7. Dezember eine heitere Weihnachtsgeschichte ausstrahlt, in der die Freunde der kleinen Eisenbahn auf ihre Kosten kommen. Dieser um 14.30 Uhr im 1. Programm gesendete Beitrag „Elterntauschladen" dürfte so richtig auf weihnachtliche Modellbahnfreuden einstimmen!
me

Leichtere Reisezugwagen

Wer auf seiner TT-Heimanlage Steigungen hat, wird bestätigen, daß die BTTB-Reisezugwagen zu schwer sind und die Lokomotiven selbst mit vier oder fünf Reko-Reisezugwagen am Haken Mühe haben. Bei zwei- oder dreiachsigen Personenwagen macht sich in den Gleisbögen außerdem infolge des langen Achsstandes ein Drängen der Spurkränze bemerkbar. Indem man den Ballast, den eingelegten Blechstreifen, entfernt, verbessern sich die Fahreigenschaften. Beispielsweise werden die Vierachser 16 Gramm und die Zwei- bzw. Dreiachser 12 Gramm leichter. Dabei hat diese Maßnahme keinerlei negative Auswirkungen auf die Laufruhe sowie Fahrsicherheit selbst bei hohen Geschwindigkeiten.

J. Günzel, Limbach-Oberfrohna

Umschalter dient der Herzstückversorgung, der zweite wird bei Weichen der Schattenbahnhöfe zur Rückmeldung genutzt. Im Schattenbahnhof der Regelspur wurde Standardgleis mit den dazugehörigen Weichen verlegt.

Geländegestaltung und Hochbauten

Das Gelände entstand auf herkömmliche Weise: Pappskelett, darauf mehrere Lagen Papier sowie Geländematten. Die Felsen modellierten wir vorrangig aus Schaumpolystyrol bzw. aus mit Holzkaltleim getränktem Knüllpapier. Besonders sorgfältig wurden die Gleise verlegt und eingeschottert.

Bei den Gebäuden griffen wir auf frisierte handelsübliche Bausätze oder Umbauten zurück, die alle zusätzlich farblich behandelt werden mußten. So bauten unsere Jugendlichen u. a. für den Bahnhof „Wildenthal" verschiedene Hochbauten wie Lokschuppen, Stellwerk, Güterschuppen. Diese Gebäude wurden übrigens schon 1983 zum Spezialistentreffen Junger Eisenbahner des BV Erfurt vorgestellt.

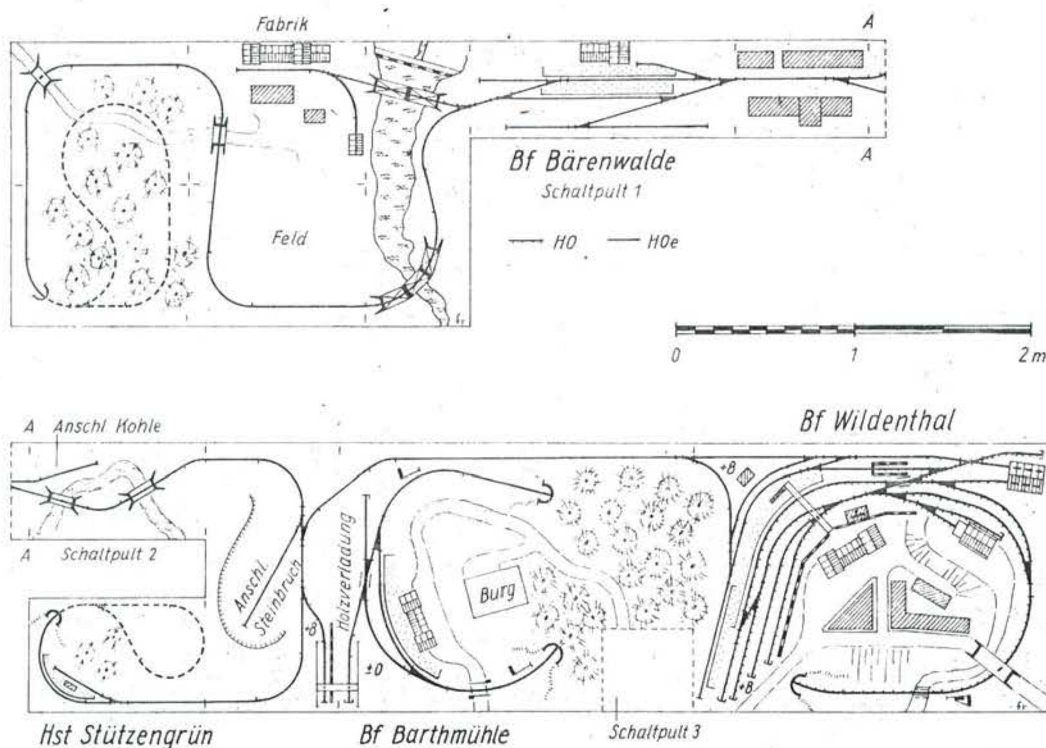
Fahrzeugeinsatz und Fahrbetrieb

Der Fahrzeugbestand der Schmalspurbahn setzt sich aus Reisezug- und Güterwagen von „technomodell", umgespurten Wagen der ehemaligen HERR-Produktion einschließlich umgespurter Rollwagen sowie einigen Loks der österreichischen Firma Liliput zusammen. Hinzu kommen Eigenbauten wie beispielsweise zwei Triebwagen. Weitere sollen folgen. Mit dem vorhandenen Fahrzeugpark lassen sich zwei Rollwagenzüge, zwei Güterzüge und zwei Reisezüge bilden.

Ausgangspunkt der Fahrt ist der große Schattenbahnhof in der Wendeschleife „Stützengrün". Hat der Zug den Haltepunkt passiert, geht es im Bogen vorbei am Steinbruch nach Bärenwalde, dem Kreuzungsbahnhof der Strecke. Hier werden auch Güterzüge aufgelöst und die Fabrik sowie die Kohlenhandlung bedient. Weiter führt die Fahrt über die Brücke und wieder im Bogen zur zweiten Wendeschleife, die jeweils zwei Züge aufnehmen kann. Danach gelangt der Zug wieder in den großen Schattenbahnhof. Die nächste Runde führt dann über den Abzweig nach „Wildenthal". Damit die Lok nicht umgesetzt werden muß, besitzt der Bahnhof ein Gleisdreieck. Deshalb fährt der Zug immer zuerst an den Bahnsteig, wird danach in Richtung Lokschuppen zurückgedrückt, allerdings fahren Güterzüge direkt aus, Reisezüge werden noch einmal an den Bahnsteig gedrückt und warten den nächsten Anschluß der Regelspur ab.

Auf der regelspurigen Nebenbahn verkehren zwei Güterzüge, ein PmG, zwei Reisezüge im Wechsel sowie ein VT 135 mit Beiwagen. Folgende Loks kommen zum Einsatz: die Baureihen 75, 86, 91 sowie 106 und 110. Die Dampfloks erhielten zusätzlichen Ballast in die Wasserkästen, um die Rampe nach „Wildenthal" sicher befahren zu können. Alle Züge sind in der als viergleisiger Schattenbahnhof ausgebauten Wendeschleife abgestellt, maximal zwei befinden sich im Bahnhof „Wildenthal". Die Güterzüge werden hier zum Teil aufgelöst, wobei sich das Umsetzen auf Rollwagen der Schmalspurbahn demonstrieren läßt. Zu diesem Zweck sind alle Zugloks und ein Teil der Wagen mit Vorentkupplung ausgerüstet.

Dies trifft auch auf die Kö zu, die die Holzverladeanlage im Bahnhof Barthmühle bedient.



Gleisplan der H0/H0e-Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgemeinschaft 4/3 Jena

Zeichnung: Verfasser

Eindrücke beim Ausstellungsbetrieb

Unsere Anlage wurde in verschiedenen Ausbaustufen bisher dreimal in Jena und einmal in Dresden gezeigt. Dabei fiel auf, daß sich die Dresdner Besucher sachkundiger zum Thema Schmalspurbahn äußerten. Aber dies ist nicht verwunderlich, zählt doch eine Fahrt von Radebeul nach Moritzburg bzw. zur Talsperre Malter auf der Strecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf zu den beliebten Wochenendausflügen. Das Interesse unseres Jenaer Publikums versuchten wir mit der Nachbildung von Motiven zu wecken, die auf unseren Modellbahnanlagen nur selten zu finden sind, wie einen Stausee, einen Fabrikkomplex oder einen auf dem Felde pflügenden Traktor. In dieser Hinsicht sind wir auch weiterhin um Detaildarstellungen bemüht. Vielleicht können schon die Besucher der nächsten Ausstellung verfolgen, wie ein Holzverladekran funktioniert und die Bahnübergänge vorbildgerecht „blinken".

anlage

1



2



1 Ein stimmungsvolles Motiv: Soeben verließ eine Rangierabteilung den Bahnhof Bärenwalde und rollt auf das Anschlußgleis zum Kohlenverladeplatz (im Vordergrund).

2 Unweit des (H0-)Bahnhofs Barthmühle befinden sich eine Holzverladung und ein Steinbruch mit Gleisanschlüssen. Hier wird rangiert – ein seltenes und aufgrund der „sparsamen" Landschaftsgestaltung gelungenes Motiv.

3 Ein Beispiel dafür, wie man mehrere Bausätze – hier „Alte Maschinenfabrik" und „Gaswerk" – kombinieren kann. Selbstverständlich hat die Fabrik einen Gleisanschluß der Schmalspurbahn. Die kleine Diesellok befährt das Gleis in Richtung Bahnhof Bärenwalde und nähert sich der (auf dem Rücktitel abgebildeten) über den Stausee reichenden Brücke.

Fotos: H. Darr, Reichenbach

3



1



2



3



4



5



6



7



8



Noch einmal:

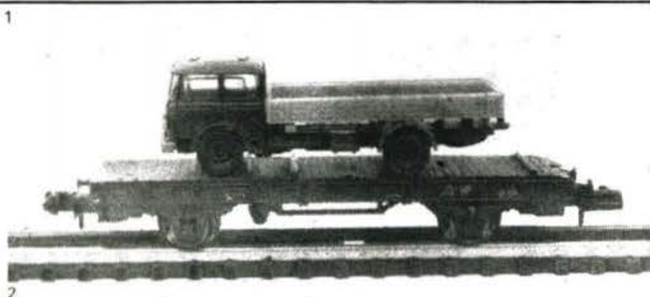
100 Jahre Autos

Dieses Jubiläum hat für unseren Leser Ralf Meyer, Vielau, fast eine symbolische Bedeutung. Denn als Autoliebhaber beschäftigt er sich seit nunmehr zehn Jahren insbesondere mit dem Automobilbau en miniature. Wie die nebenstehenden Aufnahmen erkennen lassen, gelingt ihm dies recht erfolgreich. Handwerkliche Fertigkeiten, umfassende Kenntnisse über Nutzkraftfahrzeuge sowie die Liebe fürs Detail mögen hierbei eine große Rolle spielen. Die vorgestellten Fahrzeuge im Maßstab 1:87 sind ausschließlich selbst gebaut bzw. umgebaut worden. Sie ergänzen recht eindrucksvoll die Palette handelsüblicher Lkw-Modelle und widerspiegeln die Typenvielfalt auf unseren Straßen. Für solche Lkw wie die Typen Kamas, Kraz, MAS, ROMAN, Jelcz, Liaz, Tatra u. a. benötigte R. Meyer durchschnittlich jeweils 30 bis 40 Stunden, und nur die Räder bzw. Achsen sind handelsüblich.
Einige Fahrzeuge sind, wie unter anderem ein nicht im Bild vorgestellter ADK 125, mit voll beweglichen Teilen, u. a. Ausleger, Seiltrommel bzw. Abstützeinrichtungen, ausgerüstet. Für Umbaumodelle wie dem Škoda-Mülltonnenwagen, W 50 L, Kipper, H 6-Lkw, S 4000 1 Z, Sattelschlepper u. a. betrug die Bauzeit je Modell etwa 10 bis 20 Stunden. Dabei hat R. Meyer natürlich auch auf solche Details wie Rückspiegel, Scheibenwischer, Fahrerhausinneneinrichtung (mit Vorhängen!), richtiger Sitzanordnung in Busmodellen bzw. Luftkessel u. Tanks am Fahrgestell Wert gelegt! Die Aufbauten bestehen aus beschichteter Pappe und können mit Nitroautolack (am besten mit Originalfarbtönen) behandelt werden.

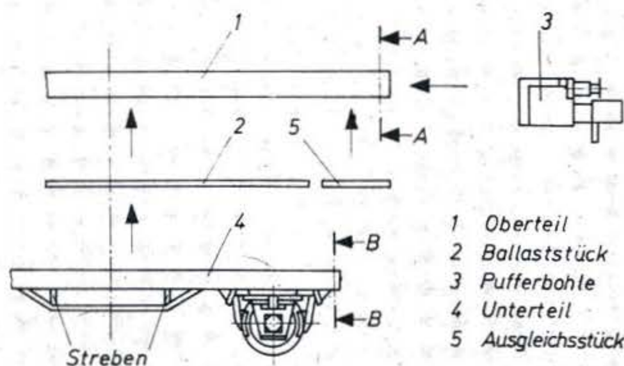
1 bis 4 Die Kipperfahrzeuge Škoda MS 24, 46, W 50 LK, ein G 5-Abschleppfahrzeug mit W 50 LA/K, ein H6-Lastzug und Škoda-Mülltonnen- und Müllcontainerwagen sind Umbaumodelle.
5 bis 8 Und dies sind einige der im Text erwähnten reinen Eigenbauten: Liaz S 100.05 mit Wiewald-Hänger, der dreiachsige Muldenkipper ROMAN 19.215 DFK, ein Jelcz 317 mit Kransattelauflieger HSL 200.78/ TK und die Zugmaschine KrAS 258 Z mit Tieflader P 402.
Fotos: L. Meyer, Vielau

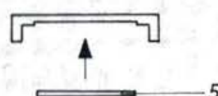
Zweiachsiger Flachwagen in der Nenngröße N

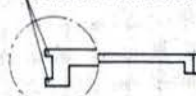
1

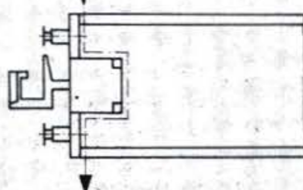


2









Mit diesem Beitrag soll den Freunden der Nenngröße N die Möglichkeit gegeben werden, ihren Wagenpark um einen Wagentyp (Abb. 1) zu erweitern, der in seiner Herstellung einfach ist und für dessen Bau der materielle und zeitliche Aufwand gering ist. Der Flachwagen hat kein spezielles Vorbild und wird aus Teilen hergestellt, die von handelsüblichen Modellen stammen. Für den Zusammenbau kommt ausschließlich die Klebetechnik in Frage. Komplizierte Lötarbeiten entfallen, weshalb auch der weniger geübte Bastler in der Lage ist, dieses Modell zu bauen. Hierfür werden

– ein vierachsiger Flachwagen (ohne Container) vom VEB PIKO (Art.-Nr. 5454680/005/0016) und

– ein zweiachsiger offener Güterwagen vom VEB PREFO Dresden (Art.-Nr. 5454600/473/0016 oder ... /0017)

benötigt. Beim Kauf des offenen Wagens ist darauf zu achten, daß am Wagenboden das Sprengwerk mit zwei Streben vorhanden ist (s. Abb. 2, Teil 4). Aus den handelsüblichen Wagenmodellen werden die in Abb. 2 dargestellten Teile wie folgt hergestellt und verarbeitet: Zunächst zerlegt man den vierachsigen Flachwagen in seine Einzelteile. Die Plastenippel unter den Drehgestellen sind zu entfernen. Wir benötigen Oberteil und Ballaststück; das Oberteil wird auf die für den zweiachsigen Flachwagen erforderliche Länge von 65 mm gekürzt (Teil 1). Beide Pufferbohlen sind zu entfernen. Im übrigen werden die Plasteteile mit der Laubsäge, versehen mit einem möglichst feinzahnigen Laubsägeblatt, zertrennt. Alle Sägeflächen sollten mit Schlüssel- oder Nagelfeilen nachbehandelt und das Ballaststück auf eine Länge von 46 mm geschnitten (mit Blechschere) werden (Teil 2). Vom offenen Wagen benötigt man das Unterteil. Es ist vorsichtig vom Oberteil zu lösen und beide Pufferbohlen sind einschließlich Kupplung lt. Abb. 3 vom Unterteil zu trennen. So erhalten wir die Teile 3 (Pufferbohlen) und 4 (Unterteil). Des weiteren werden zwei Ausgleichsstücke (12 mm × 8 mm × 0,5 mm) (Teile 5) benötigt. Man fertigt sie aus geeignetem Restmaterial (Plaste).
Der Zusammenbau: Zuerst sind die Ausgleichstücke einzukleben (Abb. 2, Schnitt A-A). Dann werden die Pufferbohlen in die Stirnseiten des Oberteils eingepaßt (seitlich befeilen) und eingeklebt. Alle Plasteteile werden mit Plastikfix zusammengeklebt. Nach dem Trocknen glättet man die Klebenaht mit Feile oder Schmirgelpapier und paßt das Unterteil ein. Hierzu sind die Kanten gemäß Abb. 2, Schnitt B-B, mit einer Feile oder Rasierklinge zu entfernen sowie störende Teile an den Seiten des Oberteils im Bereich der Achsen abzufeilen. Das Ballaststück (Teil 2) wird mit etwas Klebstoff (Duosan) versehen und von unten in das Oberteil (Teil 1) eingelegt und anschließend das Unterteil (Teil 4) eingeklebt. Hierbei ist auf Mittigkeit zu achten. Die entstandenen Lücken zwischen eingeklebtem Unterteil und Pufferbohlen können mit geeigneten Plastestücken (einkleben!) gefüllt werden. Da die Lücken aber kaum auffallen, ist dies nicht unbedingt erforderlich. Als Beladung eignet sich u. a. ein LKW Škoda (Hersteller: VEB PREFO Dresden).
R. Schädlich, Lucka

Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

H0-Modell des Gms „Bremen“

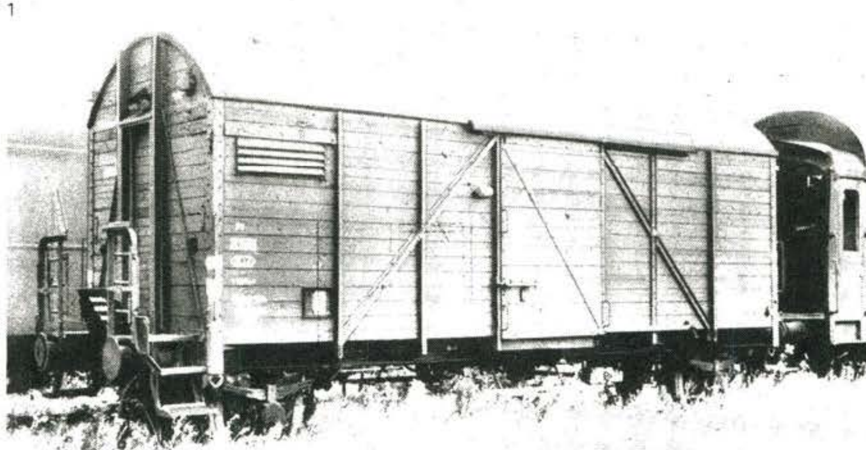
In dieser Folge unserer Serie über Güterwagen-Modelle, die relativ leicht unter Verwendung handelsüblicher Teile entstanden, stellt P. Eickel sowohl das Vorbild als auch ein Modell des Gms „Bremen“ vor. Dieser interessante Güterwagen, den wir noch heute gelegentlich auf den Schienen der DR beobachten können, sollte deshalb auch in keinem Modell-Güterzug fehlen. Das entsprechende Modellfoto finden Sie diesmal wieder auf unserer dritten Umschlagseite!

Vorbild

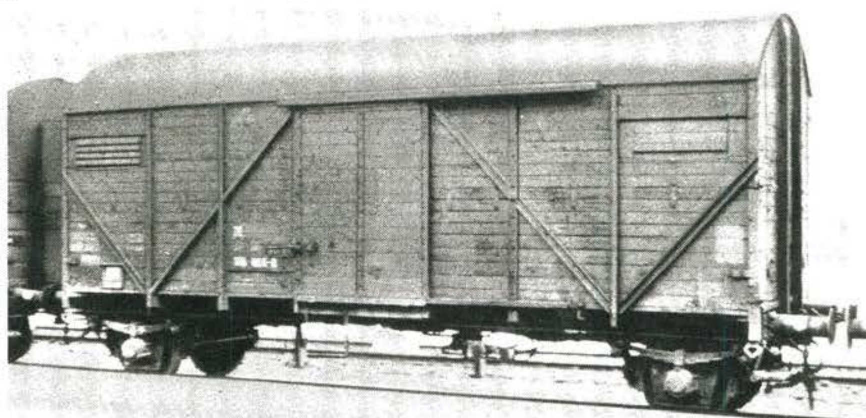
Dieser zweiachsige gedeckte Güterwagen des Gattungsbezirks „Bremen“ gilt als eine Weiterentwicklung des gedeckten Güterwagens des ehemaligen Gattungsbezirks „Oppeln“ – vgl. auch „me“ 6/1986, Seite 20/21. Er wurde ab 1943 gefertigt und weist die angesichts des zweiten Weltkrieges und der daraus resultierenden Sparmaßnahmen zugunsten der faschistischen Kriegsproduktion typischen Konstruktionsmerkmale der Leichtbauweise auf. Allerdings hat er im Vergleich zu seinem Vorgänger nicht nur eine geringere Eigenmasse. Am augenscheinlichsten ist wohl sein Achsstand von sieben Metern.

Sämtliche tragenden Teile dieses Güterwagens wurden geschweißt. Ein Teil des mit mehr als 7 000 Stück sehr verbreiteten Wagens erhielt Bremserbühnen. Diese Wagen hatten ein um 100 mm verlängertes Untergestell; die Bremserbühne befand sich an der verlängerten Seite oberhalb der Puffer. Übrigens weisen die einstigen Nebengattungszeichen „m“, „mh“, "ms" und „mhs“ auf weitere Abweichungen der einzelnen Bauarten hin. Einige der „Bremen“ wurden bereits in den ersten Jahren zu Güterzuggepäckwagen umgebaut. Bis vor kurzem war sogar ein aus

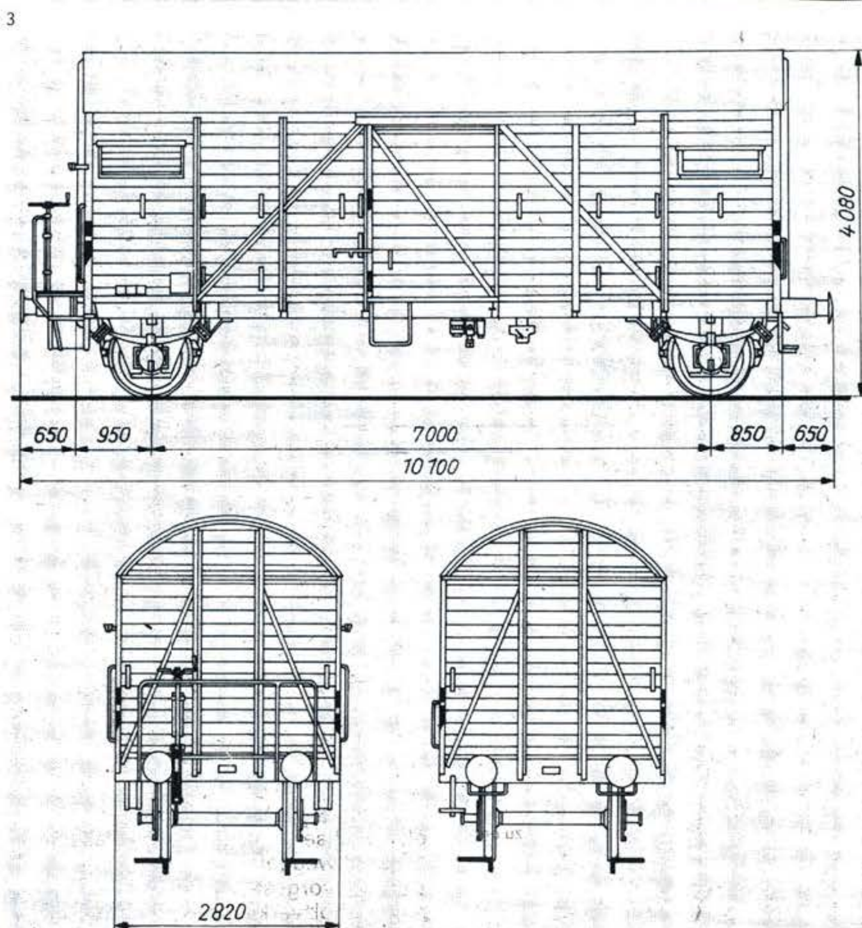
1



2



3

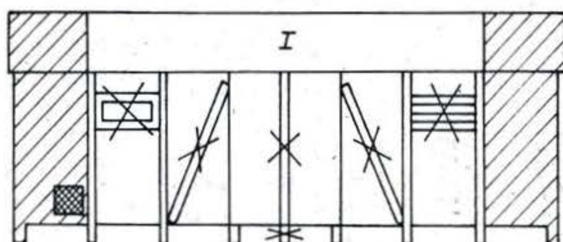


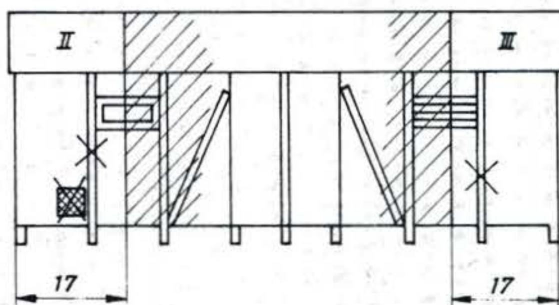
1 Ein auf 10 100 mm verlängerter ehemaliger „Bremen“ mit Bremserbühne fand als Bahndienstwagen seine letzte Aufgabe.

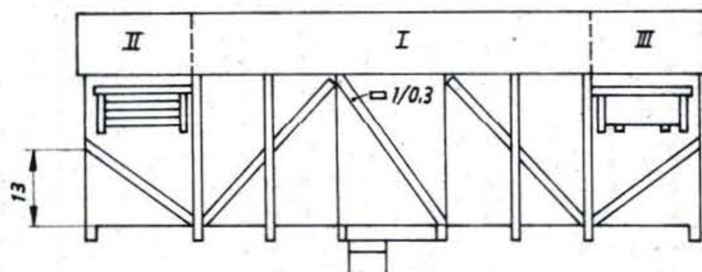
2 Auch dieser Vertreter hat die Jahre nicht ohne Veränderungen überlebt; er erhielt die im Text erwähnten zusätzlichen Diagonalstreben.

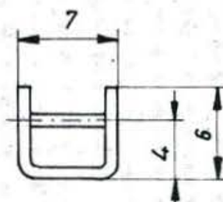
3 Ein im Maßstab 1:87 dargestellter „Bremen“ mit Bremserbühne

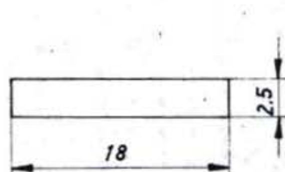
4

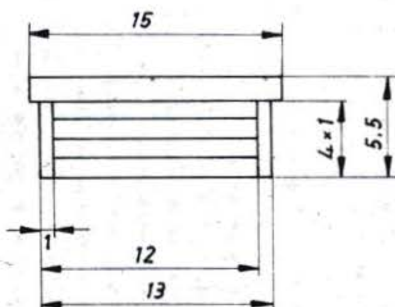


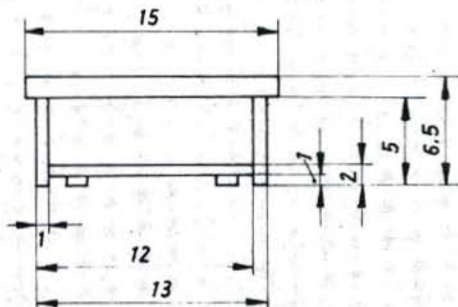




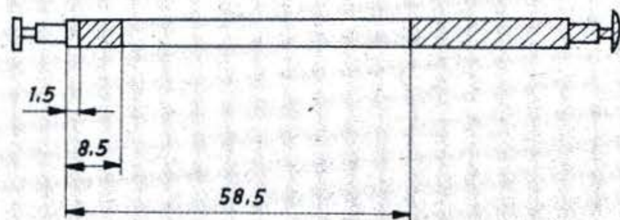


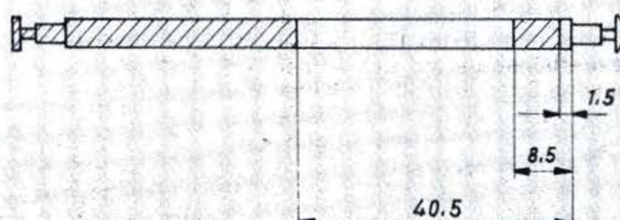






5





4 Unmaßstäbliche Darstellung der zu verändernden Teile. Die schraffierten Teile sind zu entfernen. Jeweils zwei Stück der Teile „Tritt", „Lüftungsjalousie", „Ladeluke" und des unterhalb der Tür befestigenden Polystyrolstreifens werden benötigt.

5 Die beiden unmaßstäblich dargestellten Fahrgestelle; auch hier sind die schraffierten Teile zu entfernen.

Fotos: U. Steckel, Berlin; Zeichnungen: Verfasser

dem „Bremen" umgebauter Güterzug-Begleitwagen auf der KBS 200 zwischen Lübbenau und Königs Wusterhausen regelmäßig hinter einer Dampflok der Baureihe 52.8 zu sehen. Leider ist dieses „nostalgische Paar" mit dem Fahrplanwechsel Jahresfahrplanabschnitt 1986/87 weggefallen.
Der hier vorgestellte Güterwagen besaß einen holzverkleideten Wagenkasten mit einem Tonnendach. Jede Seitenwand verfügte über eine Lade- und Lüftungsöffnung sowie eine 1 930 mm hohe bzw. 1 528 mm breite Schiebetür. Diese verriegelbaren Seitenwandschiebetüren hingen oben in Türlaufschienen und wurden unten in Führungsschienen gehalten. Die Türsäulen waren jeweils durch Diagonalstreben über zwei Seitenwandfelder verstärkt; einige dieser Güterwagen erhielten auch in den übrigen Seitenwandfeldern Diago-

nalstreben. Sie reichten aber nur bis in Höhe der Lade- bzw. Lüftungsjalousie. Der für schnellfahrende Züge geeignete „Bremen" hatte 1 400 mm lange, ebenfalls siebenlagige Blatt-Tragfedern. Von 1951 bis 1954 sind die Wagen des einstigen Gattungsbezirks in die Ordnungsnummer „11" umgezeichnet worden.

Modellvorschlag Gms „Bremen"

Da es auch international kein Modell dieses Güterwagens gibt, bleibt nur der Umbau aus handelsüblichen Teilen. Im vorliegenden Fall wurden zwei gedeckte Tonnendachwagen G 04 des VEB PIKO (Kat.-Nr. 5/6446/010) benötigt. Beide Modelle sind vorsichtig in ihre Einzelteile – Gehäuse, Fahrgestell, Ballaststücke und Kupplungshalterungen – zu zerlegen.

Wie immer bei einem Wagenumbau ist zunächst ein neues Gehäuse zu bauen. Die notwendigen Trennschnitte an den beiden Originalgehäusen können der Zeichnung entnommen werden; alle mit „x" gekennzeichneten Stellen sind zu entfernen, am besten mit der Schlüsselfeile bzw. dem Bastelmesser. Die Bretterimitationen ritzen wir hingegen mit einer Nadel nach. Und aus den Resten des Gehäuses 2 gewinnen wir schließlich die für die Diagonalstreben benötigten Profile. Wie diese zu befestigen sind, ist der Übersichtsskizze zu entnehmen! Unterhalb der Türen sind des weiteren jeweils Plastestreifen (s. Abb. 4) zu befestigen und daran die beiden Tritte zu kleben. Die Zettelkästen stammen von den nicht mehr benötigten Endteilen des Gehäuses 1. Abgeschlossen werden die Gehäusearbeiten durch die Montage der neuen Lüftungsjalousien und Ladeluken. Selbstverständlich empfiehlt es sich, das Dach zu spachteln und anschließend zu verschleifen.

Das neue Fahrgestell bereitet eigentlich keine Probleme. Auch hier entnehmen wir die notwendigen Trennschnittstellen der Zeichnung. Nach dem Sichern der Achslagerbrücken (mit M2-Schrauben und Muttern), dem Anbringen der Kupplungshalter sowie des Ballaststückes kann das Fahrgestell mit dem Gehäuse zusammengeklebt werden.

Aufgrund der vielen Veränderungen sollte man nicht auf eine Neulackierung verzichten. Für den Wagenkasten eignet sich oxidrote Alkydharz-Vorstreichfarbe und für das Dach genügt schwarze Schultafelfarbe. Etwas Geschick und eine ruhige Hand sind allerdings notwendig, will man den neuen Gms „Bremen" beschriften. Wer dann noch genug Muse hat, kann seinem Neuen optisch den letzten Schliff geben und dessen Griffstangen, Laufschienen, Schlußscheibenhalter usw. schwarz absetzen. Das auf der 3. Umschlagseite abgebildete Modell verfügt über eine vorbildentsprechende DRG-Beschriftung.

Einige technische Daten des Vorbildes:

Achsstand	7 000 mm
Länge über Puffer	10 000 mm
dito mit Handbremse	10 100 mm
Ladelänge	8 620 mm
Ladebreite	2 740 mm
Ladehöhe (bis Höhe Seitenwand)	2 100 mm
(bis Höhe Dachscheitel)	2 825 mm
Ladefläche	23,6 m²
Laderaum	49,0 bis 57,0 m³
Eigengewicht	9 500 kg *
dito mit Handbremse	10 600 kg *
Ladegewicht	20 000 kg *
Tragfähigkeit	21 000 kg *

* ursprünglich übliche Bezeichnung

Rezension

Lothar Schultz: Eisenbahnen in Mecklenburg; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Berlin, 1986, 160 Seiten, 130 Fotos, 85 Zeichnungen, 17 Tab., 13,20 Mark

Der neue Band der transpress-VERKEHRSGESCHICHTE bietet dem historisch interessierten Eisenbahnfreund die Gelegenheit, die Entwicklung dieses Verkehrszweiges in den einstigen Großherzogtümern Mecklenburg-Schwerin und dem sehr viel kleineren Mecklenburg-Strelitz – als Nachbarn des mächtigen Preußen – zu verfolgen.

Über die Darstellung der gesellschaftlichen und der Verkehrsverhältnisse im Mecklenburg des 19. Jahrhunderts gelangt der Autor zur Entstehung der ersten Strecken und den Bestrebungen zur Verstaatlichung im Jahre 1873. Begründet durch Zahlungsfähigkeit der Regierung in Schwerin erfolgte schon nach zwei Jahren zwangsläufig die Reprivatisierung. Die zweite Verstaatlichung von 1890 bis 1893 war dann endgültig. Neben den Hauptstrecken sind auch den Bahnen untergeordneter Bedeutung sowie den Netzergänzungen bis 1915 mehrere Abschnitte gewidmet. Insgesamt zu kurz gekommen ist dabei leider mit knappen fünf Seiten die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn in Mecklenburg-Strelitz. Bahnanlagen, Fahrzeuge, Tarifwesen usw., Entwicklung zur DRG-Zeit und nach 1945 werden in gesonderten Kapiteln behandelt. Alles in allem eine lobenswerte Absicht, deren Umsetzung streckenweise etwas „mager" ausgefallen ist. Der Leser merkt zweifelsohne, bei welchen Bahnen reichhaltiges Aktenmaterial zur Verfügung stand und wo es „dünn" war. So finden einige Strecken kaum Erwähnung. Die Mecklenburgische Bäderbahn, Neuhaus – Brahlstorf und die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn blieben ganz unberücksichtigt. Bei den Lokomotiven vermißt man eine tabellarische Gesamtübersicht. Auch haben sich hier vermeidbare Fehler eingeschlichen, wie z. B. die auf Seite 89 genannten Lokomotiven WARNOW und NEBEL, die Borsig baute, nicht aber Egestorff. In Tabelle 4.1. sind die Maschinen richtig eingeordnet! Das Baujahr der im Bild 4.7. gezeigten Lok war 1928, nicht 1908. Und schließlich kamen die Dampf-Trambahnloks der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn nicht von Krauss, sondern von der Hohenzollern A. G. für Lokomotivbau.

Sehr zufriedenstellend sind die zahlreichen guten historischen Fotos, die Übernahme von Originalzeichnung und -akten sowie Fahrplänen im Faksimiledruck. Man hätte sich für das Thema einen repräsentativeren Rahmen gewünscht, etwa wie für die „Schmalspurbahnen in Sachsen", denn der Versuch einer Darstellung der Entwicklung des Eisenbahnwesens eines Landes wie Mecklenburg im Rahmen von 160 Seiten ohne Beschränkung auf einen engeren Zeitabschnitt kann kein völlig befriedigendes Ergebnis zeitigen. Ungeachtet dessen stellt das offensichtlich mit Fleiß zusammengetragene Werk eine wesentliche Bereicherung des Wissens über die Eisenbahnen des norddeutschen Raumes und ihrer Geschichte dar.

Rolf Lühmann

Der Titel wurde inzwischen vollständig an den Buchhandel ausgeliefert. Sollte er inzwischen vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Merkbuch für Triebfahrzeuge DV 939 Tr – Dampflokomotiven

Im Heft 9/1986 informierten wir ausführlicher über den neuen Reprint des Zentralantiquariats Leipzig. Aufgrund einer Fehlinformation – für die wir unsere Leser um Entschuldigung bitten – kam es unsererseits zu dem Hinweis, der Reprint sei bereits erschienen und vergriffen.

Das Zentralantiquariat teilte uns jetzt mit, daß „... diese Ausgabe erst im Herbst 1987 erscheint! Und da die Auflagenhöhe durch vorliegende Bestellungen (eine schriftliche Bestätigung erfolgt nicht) bereits überschritten ist, können weitere Vornotierungen nur unverbindlich entgegengenommen werden."

Redaktion

dmv teilt mit

Ausstellungen

Eisenhüttenstadt, 1220 – AG 2/37 Coschen
Vom 5. bis 14. Dezember 1986 in der Aula der II. POS „Erich Weinert" Eisenhüttenstadt. Öffnungszeiten: Mittwoch und Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr. Stündlich „echte Dampflokfahrten" der Nenngröße I.

Aue/Sa, 9400 – AG 3/78
Vom 5. bis 14. Dezember 1986 in der „Johannes-R.-Becher"-Schule in Schneeberg. Gezeigt werden Heimanlagen versch. Nenngrößen. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–19 Uhr.

Pirna, 8300 – AG 3/31
Vom 13. bis 21. Dezember 1986 im Pirnaer Glaspavillon am Platz der Solidarität. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

Syrau, 9906 – AG 3/123
Am 12. Dezember von 15 bis 19 Uhr, am 13. und 14. Dezember 1986 von 13 bis 18 Uhr im „Mehrzweckgebäude", Hauptstraße Syrau.

Radeberg, 8142 – AG 3/108
Am 19. Dezember von 14 bis 19 Uhr; am 20. und 21. Dezember von 10 bis 19 Uhr; am 22. Dezember 1986 von 10 bis 18 Uhr im Kulturhaus „Maxim Gorki" Radeberg.

Gera, 6500 – AG 4/29 „Elstertal"
Vom 13. bis 21. Dezember 1986 im Foyer des Hauses der Kultur Gera. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

Anklam, 2140 – AG 5/9
Am 29. und 30. November 1986 im Saal „Am Reeperstieg". Öffnungszeiten: jeweils von 10–17 Uhr.

Wernigerode, 3700 – AG 7/1
Vom 10. bis 14. Dezember 1986 im Kreiskulturhaus (Neubau), Albert-Bartels-Str. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr. Mittwoch bis Freitag jeweils 16.30 Uhr Lichtbildervorträge über die Eisenbahn.

Brandenburg, 1800 – AG 7/3
Vom 29. November bis 7. Dezember 1986 im „Klubhaus des Handwerks", Friedensstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

Mahlow, 1633 – AG 1/35
Am 29. und 30. November sowie am 6. und 7. Dezember 1986 im Kulturraum des Bahnhofs Mahlow. Öffnungszeiten: 9 bis 12 Uhr und 13 bis 19 Uhr.

EHRENTAFEL

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes wurden ausgezeichnet

Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn Stufe II
Wolfhard Bätz, Sonneberg
Ruth Hundt, Berlin
Manfred Krüger, Berlin
Lothar Schultz, Rostock
Heinz Sperling, Magdeburg
Rudolf Starus, Forst

Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn Stufe I
Werner Drescher, Jena
Jürgen Engwicht, Göhren
Heinz Haase, Dresden
Wolfgang Hanusch, Niesky
Siegfried Hülle, Leipzig
Hans-Joachim Hütter, Berlin
Lutz Kleymann, Magdeburg
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Christian Mahrenholz, Guben
Eberhard Mühlan, Erfurt
Wolfgang Müller, Magdeburg
Peter Pohl, Dresden
Gerhard Steiniger, Meißen
Michael Trösken, Stendal
Hans Weber, Berlin
Georg Berger, Schwerin
Jürgen Berghäuser, Annaberg-Buchholz
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Walter Goldberg, Löbau
Günter Grohmann, Berlin
Walter Grüber, Erfurt
Werner Löscher, Berlin
Andreas Mansch, Leipzig
Siegfried Miedecke, Berlin
Dieter Nachtwei, Köthen
Wolfgang Paul, Radebeul
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Heinz Schäfer, Suhl
Rolf Schindler, Dresden
Werner Schneevogt, Wernigerode

Ehrenmitgliedschaft des Präsidiums
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Prof. Dr. Harald Kurz, Radebeul
Rudolf Mack, Greifswald
Hansotto Voigt, Dresden

Ehrennadel des DMV in Gold und Ehrenmitgliedschaft
Gerhard Arndt, Dresden
Lothar Barche, Plauen

Ehrenmitgliedschaft des DMV
Renate Fölsch, Schwerin
Dieter Neumann, Dresden
Helmut Kohlberger, Berlin

Artur-Becker-Medaille in Silber
Bernhard Westphal, Schwerin

Aktivist der sozialistischen Arbeit
Heinrich Baum, Dresden
Olaf Herfen, Dresden
Winfried Liebschner, Dresden
Rolf Steinicke, Dresden

Ehrennadel des DMV in Silber
Dr. Christa Gärtner, Dresden

Ehrennadel des DMV in Bronze
Heinz Serfass, Schwerin

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu richten. Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

11/1 Biete: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen" 1920–1930 u. 1947–1967; „DRG-Umzeichnungsplan 1925"; „Dampflokomotiven"; Bücher aus d. Reihe transpress-Verkehrsgeschichte; „Güterwagen"; viele Fotos u. Postkartenserien; „Bilder von der Eisenbahn"; in H0: BR 55; Gehäuse VT 135; Gehäuse in H0, N; Modelleisenbahnkalender 1975, 1976, 1982–1985; TT-Katalog 1972/1973; Poster BR 01; Aufkleber 58 261. Suche in TT: alte Ausf. BR 81, 92, 23, E 11, E 42, E 94, V 75, 118 m. 4 Fenstern VT 2.09, T 334, E 70, Bi 30 blau-weiß, Pwi blau, AB4üpe blau, braun, CCCP, Silverlines, V 200 in rot, CCCP, Silverlines braun, ZEUKE-Kesselwagen, -Kühlwagen, -Rungenwagen, SK-Wagen m. Holz bzw. Pkw, Säuretopfwagen, ARAL-Kesselwagen blau, W 50-Sattelschlepper, Pkw Wartburg 311, Wolga; „Lokomotiven von Borsig"; „Lokomotiven der alten deutschen Staats- und Privatbahnen".

11/2 Biete: „Baureihe 01"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Diesellok-Archiv". In H0: BR 01; 50; ETA 178; SKL; Laas-Einheit; Handhebeldraisine; Pferdefuhrwerke, Schürgerätestender Beladegut (Dietzel E-Motoren, Ständerbohrmaschine, Gabelstaplerpaletten, Sauerstoffflaschen). In N: BR 65. Suche: H0, BR 03 (Schicht); BR 23; 24; 64; 84; Wannentender; BR 95; 56; 42; Rehse-Bausätze, rollendes Material in $H0_m$ und $H0_e$ aller Fabrikate; Straßenfahrzeuge in H0; EK 4.

11/3 Biete: „Modellbau heute" ab 9/83; Modellbahnkalender 1976; Gleisplanheft für H0. Suche: Fahrzeuge in N und TT (auch defekt) sowie Straßenfahrzeuge in H0 und Schiebebühne in N.

11/4 Biete: H0, BR 23. Suche: Loks u. Wagen in Nenngr. 0, I, H0. Montiere und motorisiere Ihren ETA- und SKL-Bausatz.

11/5 Biete: H0, versch. Straßenfahrz. (auch ältere); BR 50; Schlafwagen PKP „Wars"; in TT: BR 110, 92; Zweiländerbahn-Personenwagen DR; in N: BR 65^{10}, „Links und rechts der kleinen Bahnen"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1981"; „Umzeichnungsplan DRG" 1, 2; Taschenbuch „Diesellokomotiven" (1967). Suche: H0, BR 23, 64, 75, 80, 89, 98 u. ä.; sä. Abteilwg; ält. Straßenfahrzeuge u. Kleinzubehör aller Hersteller; Radsätze BR 89 PIKO; „Diesellok-Archiv"; „modelleisenbahner" von Beginn bis einschl. 1969; „Güterwagen-Handbuch".

11/6 Biete: TT, BR 23^{10}; 35; 56; 81; 86; 92; T 334; V 36 grau; div. rollendes Material u. Straßenfahrzeuge; „Umzeichnungsplan DRG 1925". Suche in H0: BR 50; 52 kond. Wanne; 64; 80; 81; 84; 86; 89; 03; 44 sowie „Baureihe 44" und „Baureihe 01". Nur Tausch!

11/7 Suche: BING-Bahnen 00 u. Zubehör 1923–1932 (auch defekt). Biete: „Schmalspurbahn-Archiv"; „Baureihe 01"; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1900–1910"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Dampfloksonderbauarten".

11/8 Biete: Broschüren „Mügeln-Netz", „Oschatz-Strehla", „Hainsberg-Kipsdorf", „Dampflokomotiven" (Slovart). Suche: Div. Material Steilstrecke Eibenstock (auch leihweise); $H0_e$-Fahrzeuge HERR; Dampflokomotiven in N; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz".

11/9 Biete: „modelleisenbahner" Jahrg. 1970–1973 gebunden.

11/10 Biete: div. Eisenbahnliteratur (DDR) u. a.: „Lokomotiven aus Esslingen"; „Glasers Annalen 1911–1918"; „Baureihe 44"; „Dampflok-Sonderbauarten"; Reihe Verkehrsgeschichte; „Geschichte und Geographie Deutscher Eisenbahnen"; „Die Dampflokomotive". Suche: Glasers Annalen außer 1911–1918 und 1947–1967; Material in $H0_m$ von HERR, BR 84 u. 91 in H0; „modelleisenbahner" Jahrg. vor 1967.

11/11 Suche: Material, Fahrpläne, Unterlagen usw. von der Eisenbahnstrecke Prenzlau – Klockow und „Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt".

11/12 Biete: „Die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie"; „Modellbahn-Elektronik"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1985"; BR 91.19. Suche: Fotos u. Zeichnungen von BR 75^{66}; 75^{67}; 93^{67} (alle ex HBE) u. v. Bf Drei Annen Hohne HBE (auch leihw.); Modellbahn-Bücherei Bd. 6, 7; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1984; „Die Selketalbahn"; „Dampflok-Archiv 3".

11/13 Biete: H0, E 44 (DB); Diesellok DSB; BR 75; in N: BR 65. Suche: H0, BR 01 (Altbau); BR 03 (PIKO); BR 89^{2}; 4 Wagen (grün) C4Pr 13.

11/14 Biete: Reisezugwagen: 2 Stck (5/6509); 1 Stck (5/6507); 1 Stck (5/6508); 1 Stck (5/6510); 1 Gepäckwg (5/6511); 1 Bahnpostwg (426/72).

11/15 Biete: H0-Wagen von PIKO. Suche: $H0_e$-Loks; in H0: andere Wagen; BR 86, 75, 80 84, 89; Figuren; Straßenfahrzeuge; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Schmalspurbahn-Archiv".

11/16 Biete: „Dampflok-Archiv 1"; „Die Harzquer- und Brockenbahn"; 5 versch. Mappen „Bilder von der Eisenbahn"; versch. Lok-Poster (60 × 80 cm). Suche: „Dampflok-Sonderbauarten"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Probstzella-Sonneberg und die BR 95"; Dampflokschilder o. ä. Souvenire von der Eisenbahn; philatelistisches Material.

11/17 Suche: BR 03 (Schicht); E 94; E 18 (Rehse) sowie Modelle der Nenngr. 0, H0, $H0_m$ und $H0_e$. Biete: BR 91, 84, 42, 50, 52 mit Wannentender (Eigenbau); BR 23, VT 04, Kö mit Geisterwagen; Eigenbau 2teil. Diesellok „Santa Fee"; sowie H0-Modellbahnanlage 2,50 × 1,70 m mit Drehscheibe, vielen Aufbauten und kompl. Gleisbildstellwerk. „Die Windbergbahn"; H0-Gleise von 1948–1955

11/18 Biete: „Dampflok-Archiv" 1–3; „Eisenbahn-Jahrbücher" 1963, 1965, 1966; „modelleisenbahner" kompl. Jahrg. 1958, 1959, 1967 bis 1985; Einzelhefte 1/1952, 1/1956, 3, 4, 6, 9, 10, 12/1960; 2–6, 8, 10, 11/1961; 5, 9, 11, 12/1962; 2–4, 7, 11/1963; 1, 2, 4–7, 9/1964; 1, 2, 5, 8, 9/1965; 1, 7–12/1966; in H0: BR 23, 24, 42, 50, 66, E 46 V 200. Suche: „Ellok-Archiv"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Über den Rennsteig von Probstzella nach Sonneberg" in H0: BR 89 (Länderbahnausführung); XIV HT; BR 91; E 63; Güterwagen d. 50iger Jahre u. 3achs. Abteilwagen.

11/19 Suche: „Straßenbahn-Archiv 6"; Tauschpartner für Dias von Schmalspurbahnen. Biete: „Straßenbahn Rostock".

11/20 Biete: H0, BR 23; 24; 50; 55; 56 (Eigenbau); 64; 66; 75; E 42; E 44 alt u. neu; in TT: BR 23.10; in N: BR 65; Bing Trafo „KT 1". Suche: H0, BR 91; 84; VT 135; Kö; Tenderlok-Eigenbau; 4 Wagen ohne EDV-Beschriftung; $H0_e$-Rollböcke, -wagen, Loks; „Über den Rennsteig von Probstzella nach Sonneberg"; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Die Spreewaldbahn"; „Lokomotiven aus Esslingen".

11/21 Biete: „Die Rügenschen Kleinbahnen" u. a. Suche: „Baureihe 44"; „Unvergessene Dampflokomotiven" (Maedel); „modelleisenbahner"-Jahrgänge vor 1976 komplett.

11/22 Biete: transpress-Literatur auf Anfrage (nur Tausch).

11/23 Suche: „modelleisenbahner" 1952 bis 1956.

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Biete H0-Gehäuse P 8, Märklin 9, 60,– M. Suche H0 Radsatz, Gehäuse u. Zylinderblock BR 84. Obst, M.-Niemöller-Str. 9, Ebersbach, 8705

Biete Eisenbahn-Jahrbuch 1968, 1972–1984, „Kleinb. d. Altmark", E-Triebfahrzeuge. Suche BR 01, BR 44, „Windbergbahn", „Muldenthalbahn", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", Ellok-Archiv, H. Kirchhoff, Promenadenweg 11, Meerane, 9612

Biete BR 03-Schicht, 42, 84, 89⁰, 99-HERR. Suche gleichwertige H0-Loks aller Firmen. Strelke, Breiter Weg 33, Berlin, 1197

Umfangr. Sortim. neuw. roll. H0-Mat., Gesamtw. 700,– M, zu verk. Schultheis, Cumbacher Str. 11, Rudolstadt, 6820

Kaufe Dampflok H0, System 3 Leiter. Koch, Lobitzweg 26 a, Berlin, 1170

Biete VT 35 (H0), BR 120 (H0), BR 130 (TT), BR 81 (TT), St. 20,– M bis 40,– M. Suche BR 110, BR 56, BR 35, BR 107 in TT. Hartmut Meier, Bergstr. 15, Ruppersdorf, 8701

Biete „Das Signal" Nr. 23, 25 bis 35, „Bahnland DDR", 19,– M, „Baureihe 44", 36,– M. Suche „Von Sonneb. nach Probstz.", „Harzquer- u. Brockenb.", „Thür. Waldb.", mögl. Tausch, Eimann, Nr. 6, Döbeln-Pommlitz, 7301

Biete Bücher von G. Trost und „me" älterer Jahrgänge. Suche Bücher der Reihe transpress-Verkehrsgeschichte, auch zu kaufen. Bachmann, Singerstr. 115, Berlin, 1020

Verkaufe an Liebhaber TT-Modell-Eisenbahn, Anlagengröße 2,60 m × 1,20 m, dazu 1-D-Zug, 1-Doppelstockzug u. 1 Güterzug sowie viele Aufbauten, 1000,– M. Zuschr. an: Tiffe, Karl-Marx-Str. 33, Markranstädt, 7153

Lok-Typenblätter, 99 001 bis 99 7551, M 1 : 45, Format A4/A3, Liste anfordern. Taege, Werner-Seelenbinder-Str. 41, Brandenburg, 1800

Biete Eisenbahnen versch. Baureihen auf farb. Ansichtskarten (Ausl.). Suche alte A.-Karten von Deutschl. bis 1932 od. alles von Alt-Merseburg. T. Jäkel, O.-Lilienthal-Str. 38, Merseburg, 4200

Verkaufe H0-Anlage, 1,20 m x 1,85 m, 450,– M, sowie H0-Material, 350,– M. Suche kleinere Anlage H0. H. Schneider, Schulstr. 30, PF 8–21, Langenbernsdorf, 9623

Biete H0 BR 86, 93, E 44; N BR 65, Z Gleismat.; DLA 1–4 u. a. Bücher. Suche 0 Märklin TWE 12930; H0 BR 39, 84, 100, 204, 294, C 4i, C4 pr 13, MK 4, „Glasers-A. 1900–1910". J. Heinze, Wagenstedter Str. 19, Mühlhausen, 5700

Biete „Reisen m. d. Schmalspurb.". Suche „BR 44" (nur Tausch). Kellig, Reichenbacher Str. 41, PF 04-12, Görlitz, 8903

Biete „Modellbahnbauten", „Schmalspurbahn zwischen Spree und Neiße", „DRG-Umzeichnungspläne 1925", Straßenbahn-Archiv 3, Modellbahnkalender 1984–1986. Suche zu kaufen oder im Tausch „Brandenburgische Städtebahn", „Straßenbahn-Archiv 2", „me" Nr. 2 u. 6/83. Eichhorn, Otto-Seeger-Str. 50, Brandenburg, 1800

Verkaufe Spur S: R 24, R 80, 6 Waggons, div. Gleismat. u. Zubehör, zus. 350,– M. Kurt Schumann, Otto-Schieck-Str. 44, Eisenach, 5900, Tel. 66 98

Suche Loks der BR 03 Schicht, 23, 50, 42 als Ersatzteilsp., gebe anderes rollendes Material ab. Kataloge bis 1975 zu leihen gesucht, zahle auch Leihgebühren. Gerhardt Blume, Seigerhüttenweg 24, Wernigerode, 3700

Gilt immer! Kaufe defektes rollendes Material Nenngr. 0, H0, TT, H0m u. H0e f. Bastlerzwecke. Bitte Zuschriften an: H. Rieger, O.-Nagel-Str. 68, Bautzen, 8600

Verkaufe LOWA-Strab. mit Mot. H0m, 95,– M; BR 110, 35,– M; BR 75, 45,– M; BR 86, 50,– M; BR 55, 45,– M; BR 89, 50,– M. Zuschr. an: R. Rülke, Liebigstr. 35, Berlin, 1034

Suche Spur 0 Lok E 44, Wagen, Weichen, Signale, Trafo (Zeuke), Lok BR 01 u. BR 64 (Stadtilm). R. Nuhn, Dr.-Wilhelm-Külz-Str. 5, Prenzlau, 2130

Suche dringend Bausatz Plasticart TU 114, DDR-Modellautos M 1:87 älterer Produktion. W. Grohmann, G.-Scholl-Str. 5, Neugersdorf, 8706

Gehäuse für VT 135 DR zu kaufen ges. Andreas Frank, E.-Thälmann-Straße 132, Auerbach (Erzgeb.), 9162

Suche für N BR 55 u. and. Triebfahrz. (Eigenbau) u. roll. Mater. für H0e. Biete H0 BR 23, 50, 55, 66, 80, 91, 106, 118, V 200, BR 74 (Eigenb.), BR 52 Kond., „me" 1968–71, 75–85 u. Einzelh. 1953–67, „me"-Kalend. 1961–64, 70–74, 78–86, Eb.-Jahrb. 1963, 64, 67, 72, 76, 78, 79, 79–82, Trost Kl.-Eisenb.-T., g.-groß; g.-raffin.; kurz u. bündig; Straßenb.-A. 1, 3, 4. Lengefeld, W.-Külz-Str. 28, Erfurt, 5020

Fotos vom DR-Nebenbahnbetrieb, bes. ehem. Privatbahnfz. kauft/tauscht: R. Nette, Pfortastraße 19, Naumburg, 4800

Suche Loks u. Wagen in H0, 0, I, alle Firmen, u. Anlage. Merk, Klosterbergestr. 13, Magdeburg, 3011

Kaufe ständig Eisenbahnliteratur vom transpress-Verlag. Freundliche Angebote mit Preisangabe an: Jürgen Meyer, Raunerstr. 9, Greiz, 6600

Verkaufe H0-Anlage, 2,5 m × 1,3 m, 700,– M. Caseler, Dimitroffstr. 50, Berlin, 1058

Verkaufe H0 B 41, 160,– M; BR 106, 80,– M, sowie weiteres rollendes Material, Liste anfordern. Wilfried Konczak, Nr. 39, Thimmendorf, 6851

Verkaufe Hochseeschlepper (M 1:50) „Herkules", m. E-Antrieb u. Junior-Funkst., rep.-bed., 220,– M, SU-Kreuzer „Swerdlow" (M 1:200), 30,– M, „De Tomaso Mangusta" (M 1:12), 25,– M. Munkelt, Rudolstädter Str. 9, Gera, 6502

Suche in H0 BR 41, 42, 66, 75, 84, 89, 91, BR 106 und E 4992 CSD zu kaufen. A. Böhme, Fr.-Heckert-Ring 57, Fraureuth, 9622

Fortsetzung von Seite 25

11/24 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Die Windbergbahn"; „Die Selketalbahn"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; in H0: BR 55 (DR). Suche: „Die Baureihe 44; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Deutsche Eisenbahnen von 1835–1985"; „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; Lokführer-Schirmmütze Gr. 56. Nur Tausch oder Ankauf.

11/25 Biete: H0-Wandklappanlage, 2,50 m × 1,35 m ohne rollendes Material, eingl. Haupt- und Nebenbahn; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Dampflok-Archiv 2"; Einzelhefte „modelleisenbahner" 1984; in Nenngröße S: Dampflok; Ellok; 3 Wagen (alles reparaturbed.); in H0: BR 52 (Umbau ohne Antrieb). Suche: „Glasers Annalen" 1911–1918; 1931–1943; 1943–1967; „Deutsche Eisenbahnen von 1835. 1985"; „Lokomotiven aus Esslingen"; Triebtender 2'2' T 34; „modelleisenbahner" 6, 8/1984.

11/26 Biete: H0, BR 91 in DR-Ausf. sowie in belgischer Ausführung. Suche: H0, BR 84 u. BR 99 mit Zug (HERR).

11/27 Biete: „Glasers Annalen 1900–1910"; „Die Überschienung der Alpen"; transpress Verkehrsgeschichte, „Dampflok-Sonderbauarten"; „modelleisenbahner" von 1973 bis 1985. Suche: aus d. Reihe transpress Verkehrsgeschichte Veröffentlichungen über Schmalspurbahnen; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Glasers Annalen" 1910–1963.

11/28 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch" 1973, 1981, 1985; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Modellbahn-Bauten"; „Modelleisenbahn-Kalender" 1973; „Links und rechts der kleinen Bahnen" (1. Aufl.); Sonderfahrtheft BV Halle (Sept. 1985). Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Die Baureihe 01"; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Die Thüringer Waldbahn"; „Modelleisenbahn-Kalender" und „Eisenbahn-Jahrbücher" vor 1972; Kursbücher vor 1972; in TT: BR 118 (neu); BR 110.

Vorschau

Im Heft 12/86 bringen wir u. a.:

Neue Schmalspurtriebwagen im Ausland;

Spezialistentreffen 1987;

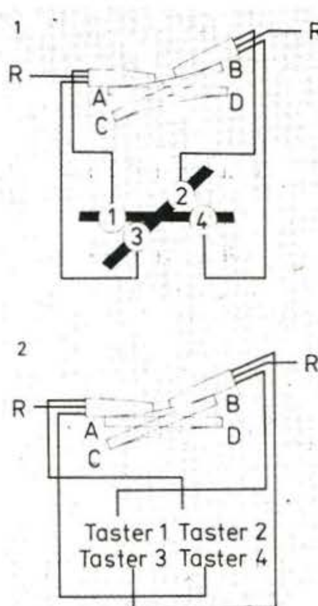
Vorgestellt und getestet: BR 250 in TT.

Unsere Leser im Ausland ...

... möchten wir daran erinnern, daß das Abonnement unserer Zeitschrift für das nächste Jahr sofort erneuert werden sollte, damit auch 1987 der lückenlose Bezug des „me" gewährleistet ist.
Redaktion

Schaltungsvorschlag für TT-DKW 6860

Als 1981 die doppelte Kreuzungsweiche für die Nenngröße TT vorgestellt wurde, plante ich deren Einsatz auf meiner zukünftigen Modellbahnanlage. Diese DKW kam mir sehr gelegen, denn man kann damit bei gleichem Platzbedarf die relative Bahnsteiglänge etwas vergrößern.
Außerdem beabsichtige ich, die Weichen und Signale über einen „Gleisbildstelltisch" (wie in einem modernen Stellwerk) zu steuern. Beim Überprüfen der DKW ergaben sich anfangs Probleme, die deren Einsatz zukünftig in Frage stellten.
Jedem Weichenantrieb wurden zwei auf einem provisorischen Gleisbildsegment befindliche Drucktaster zugeordnet und angeschlossen (Abb. 1). Die Fahrstraßen der geraden Stränge (A-D bzw. B-C) ließen sich ohne Komplikationen stellen. Beim Betätigen der Drucktaster 1 und 2 (Bogenfahrt A-B) stellte ich mit Erschrecken fest, daß an der DKW die gegenüberliegende (!!) Fahrstraße (C-D) gestellt wurde. Hatte ich die neuen DKW umsonst gekauft?
Zunächst versuchte ich, diese Fehlschaltung über eine Relaisschaltung auszugleichen. Ohne Erfolg! Aller Wahrscheinlichkeit nach sind für die Bedienung der doppelten Kreuzungsweichen die Tastenpulte 8211 des VEB BTTB



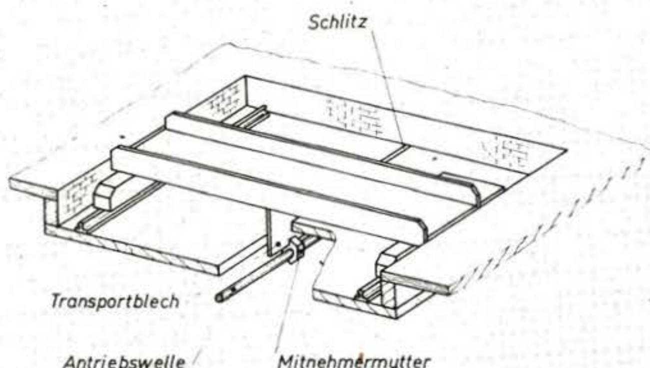
vorgesehen gewesen. So kann man es auch der Montageanleitung auf der Innenseite der Verpackung entnehmen.
Nach langem Grübeln fand ich heraus, die Weichenantriebe „über Kreuz" anzusteuern (Abb. 2), denn mir war schon vorher aufgefallen, daß in beiden Stellungen des beweglichen Schwenkstückes beide Fahrstraßen des „auslaufenden" DKW-Stückes befahren werden können. Es kam also nur darauf an, die richtige „Einfahrt"-Stellung zu finden. Und tatsächlich erwies sich diese „Über-Kreuz-Variante" letztendlich als erfolgreich!

J. Petrasch, Leipzig

Antrieb für Schiebebühne

(Ergänzend zur Veröffentlichung im „me" 6/1985, Seite 23ff.)

Da mich die im o. g. Beitrag beschriebene Lage der Antriebswelle in der Grube störte, fand ich eine elegantere Lösung. Und zwar setzte ich die Antriebswelle sowie die Mitnehmermutter unter den Grubenboden. Für die Verbindung von Bühne und Mutter habe ich bei meiner N-Schiebebühne einen Stahldraht verwendet, der mit EP 11 einfach auf die Mutter aufgeklebt wurde und durch einen unauffälligen Schlitz in der Grubenmitte ragt. Bei größeren Belastungen – beispielsweise in einer TT- oder H0-Bühne – kann man als Verbindung anstelle des Drahtes



auch ein Transportblech (s. Abb.) verwenden. Um eine geringe Bauhöhe zu erreichen, habe ich den PIKO-Motor 2032 verwendet. Soll die Bühne nur über zwei Gleise führen, so ist die Schaltung mit Mikroschaltern – siehe auch „me" Heft 8/1982 – empfehlenswert. Diese Schaltung ist ebenfalls für eine mehrgleisige Schiebebühne geeignet. Allerdings kann damit nur an den beiden äußeren Gleisen automatisch abgeschaltet werden.

M. Steinicke, Gotha

Joachim Schnitzer (DMV), Kleinmachnow

Details mit Tips

Schaufenster

„Guck mal, die haben sogar nachgebaut!" – wie oft hört man diese oder ähnliche Bemerkungen auf Modelleisenbahn-Ausstellungen. Die einen Besucher staunen, die anderen – und das sind die erfahreneren Modellbahnfreunde – gehen auf Entdeckungstour. Sie wollen sehen, wie perfekt die Miniaturwelt in Szene gesetzt wurde. Ja, bisweilen dauert dies Stunden, weil selbst das unscheinbarste Detail genau in Augenschein genommen wird.
Und dabei ist es gar nicht so leicht, all die vielen Kleinigkeiten unseres Alltags nachzugestalten. Man benötigt eine Menge Spürsinn, viel Augenmaß, muß in gewissem Sinne neugierig sein und langjährige Erfahrungen haben, um letztendlich ein Meister dieses Faches zu werden. Wohl die meisten Modellbahnfreunde probieren ihr Können auch irgendwann einmal aus, indem sie typische Kleinstadtszenen nachempfinden. Schließlich stehen hierfür reichlich handelsübliche Gebäudemodelle zur Verfügung. Ob so oder gar selbst gebaut – nutzen wir auch immer alle uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, diese Modelle realistisch wirken zu lassen?
Am besten, Sie begleiten uns auf einer Exkursion durch eine Modell-Kleinstadt in der Nenngröße H0: Wir wollen uns diesmal vor allem Schaufenstern und Verkaufsräumen zuwenden, aber auch auf die entsprechenden visuellen Werbeschriftzüge, die Leuchtreklame achten.
Unser Rundgang beginnt in der Straße „Hinter dem Rathaus". Wir finden dort

ein Modehaus, ein Radiogeschäft sowie einen Stoffladen. Auffallend ist hier, daß die Schaufenster einschließlich Ladentüren als separate Baugruppen zusammengefügt, dekoriert, mit einer Schaufensterscheibe versehen und schließlich „von hinten" in den Mauerausschnitt geklebt wurden (vgl. Abb. 1 und 2). Eine etwas kleiner zugeschnittene Prägepappe dient hier jeweils als vorderer Anschlag, stellt aber auch äußerlich die Fassadenblenden dar. Da diese Baugruppe ausgeleuchtet wird, ist sie nach oben hin geöffnet.

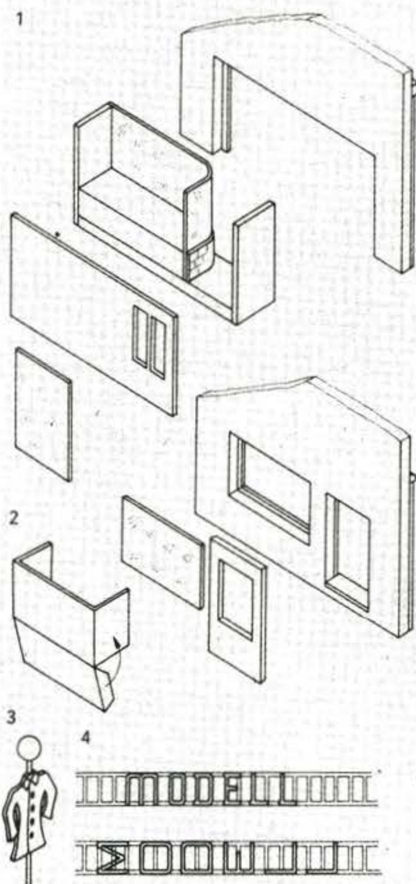
Zweifellos eignen sich stehende Modellfiguren am besten als Schaufenster-Modepuppen. Nur bisweilen muß man sich selbst behelfen und Kompromisse eingehen. Einer besteht darin, aus 0,7 mm starker Pappe entsprechende Bekleidungsstücke zuzuschneiden, zu bemalen und mit Hilfe einer Stecknadel (mit Glaskopf) zu befestigen.

Sollten Sie gerade im Begriff sein, die Urlaubspost zu sortieren, so werfen Sie keinesfalls die farbigen Ansichtskarten weg! Denn vor allem die mit vielen kleinen Abbildungen sind als Schaufensterdekoration unentbehrlich.

Zwar sind die im Radiogeschäft ausgestellten Fernsehgeräte nicht gerade die modernsten, finden aber trotzdem unser Interesse. Scheinbar ist der Ladeninhaber ein Freund nostalgischer Dinge. Er hat nämlich in seinem Schaufenster typische Fernsehapparate aus den 50er Jahren ausgestellt. Damals sagten viele scherzhaft „Bilder-Radios"! Wir schauen uns die Standgeräte etwas näher an und stellen fest, daß es sich „nur" um kleine Holzklötzchen handelt, die eine durch entsprechend zugeschnittene Papierstücke angedeutete Bildröhre haben. Und die Beine sind nichts weiter als eingeklebte Drahtstücke.

Doch betreten wir den Stoffladen. Die Schaufensterauslagen – in kleinen Abständen gefächerte Papierdreiecke, die also hintereinander aufgeklebt wurden – haben uns neugierig gemacht. Übrigens hat uns der Dekorateur verraten, die „Stoff"-Auslagen vorher farblich zu behandeln bzw. mit einem Muster zu versehen. Oder man nehme Buntpapier! Die Türgriffe bestehen aus 0,8 mm starkem Aluminium- oder Kupferdraht.

Ja, und jetzt wollen Sie wissen, wie die Geschäftsreklame entstanden ist? Suchen Sie sich eine Packung „Zaunsortiment" (VERO, Best.-Nr. 5456510/129/005) und wählen Sie die Plaste-Geländergitter aus. Denn daraus kann man sich solche Buchstaben basteln. Indem das Geländer entsprechend zersägt wird, erhält man die einzelnen Buchstaben (Abb. 4). Nähere Informationen sind ggf. dem „me" 6/1965 zu entnehmen.



1 und 2 Schematische Darstellung der Schaufenster-Konstruktion

3 und 4 So entstehen Modepuppen und Ladenschilder

5 Stecknadeln als Modepuppen – man muß sich nur zu helfen wissen!

6 Die Buchstaben sind aus dem VERO-Geländergitter entstanden.

7 In diesem kleinen Eckladen scheint es wohl alles zu geben!

8 Ein volles Schaufenster – in diesem Falle bedeutete es natürlich viel Fummelei!

9 Zur Belebung der Häuserreihe: ein Torbogen mit Hof und kleinem Hinterhäuschen

10 Ausgerechnet vor dem Rathaus ist die Laterne so schief. Das Ergebnis toller Trinkgelage im Ratskeller?

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Gehen wir nun an der Schule vorbei zur nächsten Straßenecke. Dort finden wir einen typischen Eckladen. Die auf der Schaufensterrückwand sowie angeschrägten Fläche zu erkennenden Dinge des täglichen Bedarfs sind lediglich aufgemalt. Mit Ausziehtusche und Farbstift wurden Konservenbüchsen, Flaschen usw. schnell dekoriert. Die bereits beschriebenen Schaufenster reichten immer bis zur Unterkante des Gebäudes. Diesmal aber ist nur das Schaufenster aus der Hauswand herausgesägt worden. Die Ladentür wurde hinter die Hauswand geklebt. Als Schaufenstereinsatz kam übrigens entsprechend zugeschnittener, gekniffener und zusammengeklebter Zeichenkarton in Frage. Und auch hier dient die etwas kleiner gehaltene Fassadenblende als Anschlag für die Fensterscheibe bzw. den dekorierten Einsatz. Zeitungsausschnitte fanden dabei als Schilder neues Interesse.

Zwei Häuser weiter läßt uns ein Laden die Herzen höher schlagen! Vor uns ein Modelleisenbahn-Fachgeschäft. Die Konstruktion des Schaufensters entspricht der erstgenannten Version, hat aber eine abgekantete Scheibe. Die Rückwand ist nicht ganz so hoch. Zwar wurde die Dekoration an der Rück- und Seitenwand auch nur aufgemalt, aber dafür befindet sich auf der Sichtfläche eine kleine Modellbahnanlage. Ein Eisenbahner – diesmal ist es eine Figur in der Nenngröße N – lockt uns, näher zu treten. Als Ladenschild fand ein alter Briefumschlag des „me" zu neuen Ehren. Macht sich dieser Kuvert-Eindruck nicht gut?

Wie schwierig es ist, Beschriftungen mit der Hand anzubringen, beweisen die Aufschriften über dem Bäcker- und Blumenladen. Obwohl das Ziegelpapier ein ausgezeichnetes Hilfsmittel darstellt, war es unmöglich, ein einwandfreies Schriftbild zu erzielen. Da ist es schon einfacher, einzelne Schilder zu beschriften. Man kann es solange probieren, bis es gefällt! Wie beim Bäcker- und Blumenladen sind auch die Auslagen des Lebensmittelladens handgezeichnet.

Schnell ein Blick zum Rathaus. Dort prangen über dem Eingangsportal große Lettern, die wir zweckmäßigerweise aus Zeitungsausschnitten gewinnen. Auch der Schriftzug über dem Reisebüro ist so entstanden.

Die schon beschriebenen Plaste-Buchstaben (VERO) tauchen erneut über der Drogerie bzw. am Hotel wieder auf. Letztere sind auf Cellonstreifen aufgeklebt. Na, hätten Sie auf dem Brauereiwagen ein „antiquarisches" Bierflaschenetikett vermutet? Hierbei fällt auf, daß die Brauereien – obwohl schon VEB – noch alte Firmennamen tragen.

Schilder und Schaufensterdekorationen lassen sich auch auf fotografischem Wege herstellen. Das ist allerdings aufwendiger und nicht ganz so einfach. Dafür entschädigt allerdings der Erfolg. Doch darüber demnächst mehr...

5



6



7



8



9



10



Vorbild und Modell:

Gms „Bremen"

Mit diesem gedeckten Güterwagen des ehemaligen Gattungsbezirks „Bremen" setzen wir unsere Serie über Güterwagen-Umbauten fort. Diesmal hat Peter Eickel einen typischen Vertreter zahlreicher Güterzüge ausgewählt. Noch gibt es ihn nicht als Industriemodell, und es bleibt nur der Umbau aus handelsüblichen PIKO-Teilen. Keine schwere Aufgabe, wie Sie sich in unserem Beitrag ab Seite 22 überzeugen können.

Foto: A. Stirl, Berlin



Auf Ausstellungen immer wieder beliebt: H0/H0$_e$-Anlagen. Eine dieser besonders reizvoll gestalteten ist die in diesem Heft vorgestellte Gemeinschaftsanlage „Bärenwalde" der Arbeitsgemeinschaft 4/3 „Saaletal" Jena – siehe auch Seite 17ff!

Foto: H. Darr, Reichenbach

